E40 320

Б 39/118

Р. С. Ф. С. Р. Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Редакционно-Издательский Отдел Морского Комиссариата.

Б. Жерве.

ЗНАЧЕНИЕ МОРСКОЙ СИЛЫ ДЛЯ ГОСУДАРСТВА.

ПЕТРОГРАД.
Типография Морского Комиссариата, в Главн. Адмиралтействе.
1922.

1-й экз. с. ф.

Э16—596
Е40 320
Б 39/118

Р. С. Ф. С. Р. Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Редакционно-Издательский Отдел Морского Комиссариата.

Б. Жерве.

ЗНАЧЕНИЕ МОРСКОЙ СИЛЫ ДЛЯ ГОСУДАРСТВА.

ПЕТРОГРАД.
Типография Морского Комиссариата, в Главн. Адмиралтействе.
1922.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ
ПУБЛИЧНАЯ
ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА РСФСР
№ _____ г.

14138
6/III 1923

Ср 14360.

Главлит № 5373. г. Петроград. 10.000 экз.

Значение морской силы для государства.

ПРЕДИСЛОВИЕ.

Декабрь 1921 года является знаменательной датой в истории Красного Флота Советской России. Собравшийся в этом месяце IX Всероссийский С'езд Советов *«признал необходимым укрепить Красный военный Флот для охраны морских границ Социалистической Республики»*. Этим постановлением высшего органа Республики начинается новая глава истории Красного Флота,—глава, посвященная планомерной созидательной его работе по возсозданию морской силы Советской России на прилегающих к ней морях.

Начав свое существование в 1918 году,—в момент выхода Советской России из мировой, империалистической войны, — Красный Флот сразу-же попал в исключительно трудные обстоятельства. Вынужденная принять тяжелые условия Брестского мира, Советская Россия лишилась в 1918 году большей части своих морских побережий; в ее власти фактически осталась лишь небольшая полоса южного берега Финского залива, с расположенными на ней Кронштадтским и Петроградским портами. Черноморский флот ее, пережив тяжелую трагедию,

перестал существовать: половина его была захвачена германцами (а позднее—«союзниками») в Севастополе, а другая, верная своему революционному и воинскому долгу, затопила свои корабли в море, под Новороссийском, чтобы не отдать их в руки захватчиков. Морские силы Ледовитого Океана и Дальнего Востока были захвачены Антантой. У Советской Республики остался только Балтийский флот, который, чтобы не быть захваченным германцами и белофиннами, принужден был совершить беспримерный по смелости и трудности поход через покрытый льдом Финский залив,—из Гельсингфорса в Кронштадт; многочисленные его суда забили Кронштадтские гавани и нижнюю часть Невы, лишенные выхода в море и оставшиеся почти без запасов топлива и других материалов, необходимых для их жизни. Тяжелые условия экономической разрухи, в которых оказалась тогда молодая Советская Россия, не позволяли и думать о производстве на боевых судах флота необходимого для них ремонта и о снабжении их потребными запасами.

Тяжелые обстоятельства не сломили, однако, революционного духа и мужества оставшихся военных моряков Красного Флота.

Советская Россия вступала в героическую эпоху великой гражданской войны, и Красный Флот отдал ей все свои силы и средства. Из состава боевых судов Балтийского флота был сформирован и приведен в боевую готовность сильный отряд, для защиты подступов к Кронштадту и Петрограду со

стороны моря; другой отряд, составленный из лучших миноносцев Балтфлота, был отправлен, для боевых действий, в Ладожское озеро; значительное число миноносцев было отправленно на Волгу и в Каспийское море. Реки и озера Советской России в короткое время покрылись многочисленными речными военными флотилиями, созданными усилиями и искусством военных моряков; вооружение, материальные средства и личный состав для этих флотилий широкой рукой черпались из той-же Красной Балтики. Десятки тысяч закаленных революцией моряков ушли на сухопутные фронты великой борьбы; средствами же Красного Флота вооружались и военными моряками укомплектовывались многочисленные броне-поезда. На всех фронтах гражданской войны военные моряки засвидетельствовали, своими трудами и подвигами, высокий боевой и революционный дух Красного Флота и преданность Советской России. Балтийский флот—на морских подступах к северной столице, речные флотилии на реках и озерах, военные флотилии на Азовском и Каспийском морях,—играли выдающуюся, и, нередко, решающую роль в событиях гражданской войны.

Отдавая все свои силы и средства на гражданскую войну и не имея никакой возможности их пополнять,—Красный Флот, естественно, слабел и, к концу гражданской войны, пришел в состояние полного истощения. В поредевшие ряды его личного состава, взамен ушедших на боевые фронты опытных и закаленных бойцов, проникли случайные,

морально нестойкие и чуждые революционным традициям Красного Флота, элементы, внесшие в среду военморов тлетворные начала разложения.

Это обстоятельство явилось одной из причин того, что в марте 1921 г. часть Балтийского флота не смогла противостоять белогвардейско-эсеровскому мятежу в Кронштадте.

После тяжелых Кронштадтских событий перед руководящей партией и Советским Правительством стал вопрос об оздоровлении флота и строительстве его, как подлинного Рабоче-Крестьянского Красного Флота IX-й С'езд Советов, в известном своем постановлении, отметил проделанную уже работу в этом направлении и выразил уверенность в дальнейшем успешном ее продолжении.

Ободренный таким постановлением высшего органа Республики, Красный Флот в 1922 году с полной энергией приступил к делу своего возрождения.

«Красный Флот до последней степени ослаблен, но он существует. Он будет существовать и развиваться»,—сказал Л. Д. Троцкий. И Красный Флот приложил все свои силы, чтобы оправдать слова своего Народного Комиссара. Задача, стоящая перед ним, чрезвычайно трудная и сложная. Из многочисленного судового состава Балтийского флота, пятый год уже загромождающего гавани Кронштадта и Петрограда, надо отобрать наиболее исправные и современные боевые суда, привести в полный порядок их материальную часть и вооружение, снабдить их топливом и необходимыми

материалами, укомплектовать их знающим и дисциплинированным личным составом и сформировать из этих судов небольшое, но жизнеспособное и крепкое ядро Красного Балтийского флота, способное в ближайшее-же время выполнять необходимейшие боевые задачи по обороне морских подступов к Кронштадту и Петрограду и могущее, вместе с тем, служить практической школой для воспитания и обучения нового личного состава. На Черном море приходится создавать подобное-же боевое ядро Красного Черноморского флота почти заново, так как почти все боеспособные суда Черноморского флота, перешедшие преемственно, после Германии и Антанты, в руки белых, уведены ими, при эвакуации из Крыма армии Врангеля, в Константинополь, а затем в Бизерту (французский военный порт на африканском берегу Средиземного моря), где они до настоящего времени и стоят, почти без команд, вероятно уже разрушенные; остальные черноморские корабли, оставленные белыми в Севастополе, приведены ими в состояние полной негодности (взорваны котлы и механизмы). Ядро Черноморского флота приходится, поэтому, создавать из совершенно новых боевых судов и из затопленных, ныне поднимаемых и капитально ремонтируемых боевых судов прежнего Черноморского флота. Параллельно приходится вести большие работы по приведению в порядок севастопольского и других черноморских портов, также в значительной степени разрушенных и разграбленных белыми и их союзниками, при их

уходе. Менее сложны, но все же представляют не малые трудности работы по созданию боеспособных флотилий на Каспийском море и в Ледовитом океане. В настоящее время, с переходом, наконец, последнего оплота белой реакции—Владивостока и всей нашей дальневосточной окраины в состав Российской Федерации,—Советская Россия получает выход в Тихий океан, для защиты которого также придется подумать о создании в наших дальневосточных водах боеспособного ядра военного флота.

Еще более важной, первочередной и сложной работой, в деле строительства Красного Флота, является подготовка для него личного состава, как командного, так и некомандного. Работа эта несравненно сложнее и требует, для своего выполнения, гораздо более времени и других методов, чем подготовка личного состава для Красной Армии. Причины этого лежат с одной стороны, в исключительной сложности технического устройства современных боевых судов и их вооружения, и, с другой стороны, в необходимости весь личный состав Флота сделать, прежде всего, военными *моряками*. Чуждая природе человека морская стихия подчиняется ему и делается для него безопасной и полезной только в том случае, если человек вполне привыкнет к ней, полюбит ее, узнает и поймет ее природу и свойства; выработает, наконец, в себе, такие, совершенно необходимые для морской службы психические и физические качества, как хладнокровие, смелость, находчивость, выносливость, нечувствительность к корабельной качке и простуде,

и проч. Сложность военно-морской техники требует от обслуживающего ее личного состава,— даже на самых младших, рядовых должностях,— соответсвенных технических знаний, которые могут быть усвоены только при наличии определенного общего образования и развития; специальное-же морское воспитание может быть получено только на корабле, в плавании. Все это может быть достигнуто лишь в течении длительного промежутка времени и осуществлено стройной и сложной системой школьного обучения и практических плаваний. Военно-морские школы должны, с одной стороны, готовить для флота специалистов по всем многочисленным отраслям военно-морской техники (штурмана, рулевые, сигнальщики, артиллеристы, минеры, электрики, машинисты, кочегары, мотористы, и проч.); с другой стороны, эти школы должны иметь несколько ступеней, чтобы последовательно готовить военных моряков к занятию более высших должностей,—до командира корабля включительно. Программы всех таких военно-морских школ и методы преподавания в них должны быть строго согласованы, во первых, с задачами каждой такой школы; во вторых—между собою (для возможности военному моряку, окончившему школу нисшей ступени и выполнившему соответствующий практический стаж плавания, поступить в школу следующей ступени) и, в третьих, с уровнем общего образования и развития поступающих в них военных моряков.

Не говоря о больших затруднениях найти в настоящее время для всей этой системы военно-

морских школ соответствующий, по количеству и качеству, состав преподавателей по всем многочисленным отраслям военно-морского дела; не говоря уже о таких затруднениях, связанных с условием переживаемого времени, как подготовка надлежаще оборудованных для жизни и учебы помещений, снабжение их топливом, а учащихся необходимыми учебниками и учебными пособиями,—мы должны еще отметить необходимость существования во главе всей этой сложной системы военно-морских школ дееспособного, гибкого и компетентного аппарата, способного, с одной стороны, разрабатывать общую, планомерную программу всего дела школьного обучения и воспитания военных моряков, руководить и следить за ее выполнением, а, с другой стороны, своевременно снабжать школы всем необходимым для их существования и учебной деятельности. Для иллюстрации длительности срока, необходимого для создания надлежаще подготовленного военного моряка, достаточно сказать, что для подготовки командира боевого корабля необходимо девять лет последовательной школьной подготовки и не менее такого-же периода времени для накопления необходимого практического опыта, путем действительного исполнения, в промежутки между школами, соответствующих должностей на плавающих судах флота.

Мы только вкратце описали главнейшие части стоящей в настоящее время перед Красным Флотом задачи—восстановления морской обороны России на прилегающих к Советской России морях, чтобы

показать всю трудность и сложность этой работы. Но, как сказано выше, военные моряки Красного Флота, ободренные постановлениями высшего органа Республики, с одушевлением и полной энергией приступили к ее осуществлению.

1922-й год является первым годом созидательной работы Красного Флота.

В первые, зимние месяцы текущего года была произведена коренная реорганизация всего учебного аппарата Красного Флота. Школы для подготовки его командного состава, находившиеся в последнее время в ведении Главного Управления военно-учебными заведениями (Гувуза), были возвращены в ведение Морского Комиссариата и, совместно со школами специалистов некомандного состава, об'единены в один стройный учебный аппарат, руководимый вновь созданным правомочным, гибким и компетентным органом,—Управлением военно-морских учебных заведений (Увмуз). Военно-морские школы получили, в качестве новых своих учеников, отборные пополнения,—в том числе несколько тысяч членов Коммунистического Союза Молодежи. Весной из Училища Командного Состава был произведен первый выпуск новых красных командиров флота, которые были расписаны на боевые суда флота по всем морям. Созданы новые учебные заведения, имеющие задачей в кратчайший срок пополнить крайний некомплект Красного флота и Морского Комиссариата в таких специалистах, как инженер-механики, корабельные инженеры и гидрографы. Для обеспечения правильного пополнения военно-

морских училищ командного состава соответственно подготовленными приемами новых слушателей,— создано Подготовительное Училище Командного Состава флота, куда осенью этого года принято несколько сот отборнейших комсомольцев, в возрасте 16—18 лет.

Для подготовки Красному Флоту достаточно образованных политических работников,—созданы Центральные Политические Курсы Красного Флота, с $1^1/_2$ годичным курсом и большой программой по общеобразовательным, политическим и специальным предметам.

С начала текущего года были произведены большие сокращения в центральных и тыловых морских учреждениях и штабах, которые превратились в менее громоздкие и более гибкие аппараты управления. Одновременно были упразднены ненужные более, за окончанием гражданской войны, речные флотилии. В судовом составе флота и в его материальной части, хозяйстве и имуществе также произведены большие сокращения. За последние годы в наших портах скопилось, как наследие мировой войны, большое количество военных судов, совершенно в настоящее время уже устаревших и утративших всякое боевое значение; территории портов загромождены были всевозможным старым, более не годным для своего назначения, имуществом: старые корабельные котлы, механизмы, лом железа и т. п. Все эти ненужные более для флота корабли и имущество, только загромождавшие гавани и порты, стеснявшие их деятельность и производившие своим

беспорядочным и запущенным видом разлагающее влияние на личный состав,—решено продать на слом частным иностранным фирмам, а вырученные за них средства использовать для приведения в порядок остающейся в составе Красного Флота материальной части. Это решение, в значительной своей части, в настоящее время, уже выполнено.

Перечисленные мероприятия,—в связи с начавшимися в этом году общим оздоровлением хозяйственной жизни и промышленности в Республике,—позволили Морскому Комиссариату приступить к систематическому ремонту боевых судов флота и приведению в порядок портов и их оборудования; позволили ему заготовить и собрать в портах,—впервые за годы революции,—запасы топлива и других, необходимых для жизни и практических плаваний флота, материалов; позволили ему вновь обмундировать весь личный состав флота и улучшить его продовольствие. Эти-же мероприятия привели к значительной экономии в личном составе флота, что, с одной стороны, дало возможность укомплектовать оставшиеся в составе Красного Флота боевые суда, а, с другой стороны, позволило произвести частичную демобилизацию старых военных моряков, служивших во флоте уже 10—12 лет, утомленных долгой и тяжелой боевой сжужбой и, естественно, стремившихся домой.

В составе Красного Флота Республики остались, таким образом, наиболее современные и исправные боевые суда, на которых в текущем году уже приступлено к планомерному и систематическому ремонту,

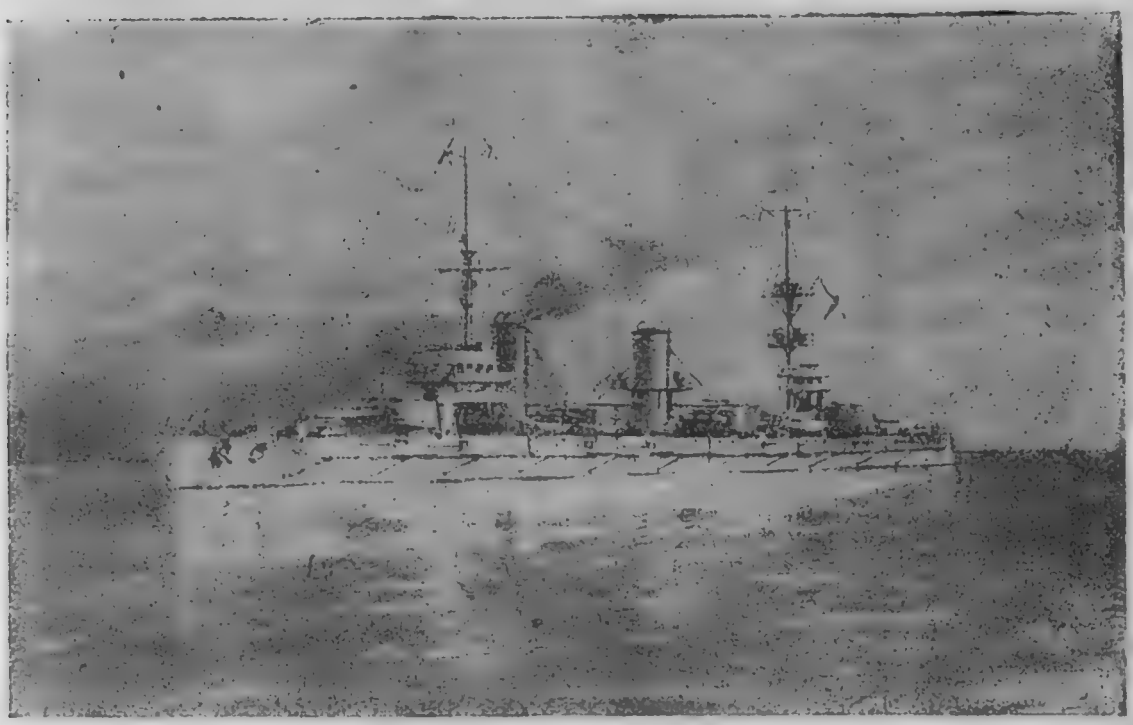
для приведения их в полный боевой порядок; кроме того, решено достроить и вооружить те из недостроенных во время мировой войны боевых судов, которые, во первых, находятся в значительной степени готовности и, следовательно, достройка которых окажется по средствам экономическому состоянию Республики и ее промышленным рессурсам и не затянется черезчур долго; и, во вторых, сохраняют боевую ценность для Советской России в настоящее время, при изменившейся коренным образом, после мировой войны, общей политической и стратегической обстановке на прилегающих к Республике морях. Из наиболее исправных боевых судов сформированы на всех наших морях действующие отряды, которые должны явиться ячейками для будущего развития Красного Флота,—должны составить крепкое и боеспособное ядро возрождающейся морской силы Советской России. На этом ядре в настоящее время будет воспитываться и обучаться личный состав для новых боевых единиц флота, которые будут вводиться в строй, по мере улучшения хозяйственных средств Рёспублики и по мере их достройки или выхода из ремонта.

Судовой состав этих действующих отрядов Красного Флота подобран таким образом, чтобы и в настоящее время они уже представляли-бы из себя определенную боевую силу, способную выполнить самые необходимые, для защиты морских границ Советской России, стратегические задачи. Кроме того, из состава судов Балтийского флота, сформирован еще Учебный отряд,—специально для плавания и практического обучения учеников военноморских школ.

Приведенные в порядок, укомплектованные, насколько оказалось возможным, личным составом и обеспеченные топливом и другими потребными материалами,—действующие и Учебные отряды Красного Флота, в течении лета текущего года,—впервые за годы революции, выполнили по установленной программе практические плавания, в течении которых корабли производили учебные артиллерийские и минные стрельбы, упражнялись в маневрировании, а молодые команды их обучались морскому делу, гребле и управлению шлюпками и т. п. По окончании практического плавания, на всех морях были произведены *маневры* Красного Флота; на этих маневрах была проверена боеспособность флота и всесторонне выяснены были результаты, достигнутые практическим плаванием, в смысле обучения и воспитания личного состава. Как и должно было ожидать, маневры выяснили некоторые серьезные недочеты в организации и подготовке флота, в организации совместных действий армии и флота, в службе наблюдения за водным пространством и проч.; вполне ясно было, что Красный Флот и не мог, в течении всего одного летнего плавания, восполнить всю громадную сумму недочетов в его боеспособности, накопившуюся за четыре года процесса постепенного его истощения и разрушения. Все обнаружившиеся во время маневров недочеты в организации и боевой подготовке флота в настоящее время уже учтены и будут приняты во внимание в дальнейшей созидательной работе над возрождением морской

силы Советской России. Но,—что важнее всего нам отметить,—эти-же маневры ярко показали всю громадную положительную работу, совершенную личным составом Красного Флота в течении истекшего лета; результаты безусловно превзошли ожидания и доказали, что Красный Флот и в настоящее время может уже быть действительным стражем на защите морским подступов к нашим берегам и, в случае войны, способен с успехом выполнить возложенные на него Республикой боевые задачи. После маневров отряды Красного Флота совершили дальние морские походы, которые явились, во первых, испытанием кораблей, со стороны их морских качеств, исправности их механизмов и искусства обслуживающего их личного состава; во вторых, эти дальние походы явились хорошей морской школой для молодого личного состава. Наконец, как маневры, так и дальние походы, впервые совершенные Красным Флотом за годы революции, имеют, несомненно, и большое политическое значение, как доказательство того, что Советская Республика твердо ныне вступила на путь возрождения и развития своих морских сил и что уже в настоящее время она располагает боеспособным Красным Флотом, могущим обеспечить морские подступы к ее берегам от враждебных покушений. Это новое доказательство укрепления мощи Российской Федерации и оздоровления ее хозяйственной жизни, конечно, будет учтено западным капиталистическим миром и будет способствовать росту политического влияния и международного веса Республики. Появление-же

отряда Балтийского флота в водном пространстве между столицей Финляндии — Гельсингфорсом и столицей Эстонии—Ревелем, Учебного отряда— в водах Германии, а Каспийского флота — у берегов Персии, кроме того, должно еще непосредственно произвести выгодное для нас впечатле-



Линейный корабль.

ние на наших соседей и способствовать укреплению добрососедских отношений этих государств к Советской России.

Кроме практических плаваний, посвященных своей боевой подготовке, Красный Флот усиленно продолжал в текущем году начатые еще в 1920 году, — в связи с окончанием военных действий на морских

театрах,—важные и ответственные работы по очистке от минных заграждений доступов в порта Р. С. Ф. С. Р. для торговых судов всего мира и по обезопашению вообще плавания в наших водах. Благодаря этим, успешно выполненным Красным Флотом работам, за навигацию этого года в порты Республики прибыло из заграничных портов в Балтийском море—более 400 пароходов, а в Черном море—несколько десятков пароходов.

Дружной работой командного и политического составов, в 1922 году была поднята в морских командах, как на судах, так и на берегу, дисциплина. Кроме разного рода приказов и энергично проведенной в командах пропаганды, выяснявших личному составу флота значение и требования военно-морской дисциплины,—для точного определения прав и обязанностей моряков военного флота были изданы: морской дисциплинарный устав, устав внутренней службы на кораблях, устав корабельной службы и устав службы на берегу.

Итак, мы видим, что 1922-й год действительно является годом возрождения Красного Флота. Во всех отраслях его управления и жизни произведены коренные изменения и улучшения. Флот стал плавать, учиться и готовиться к исполнению возложенных на него задач. Планомерно идет работа по подготовке для него личного состава. Приводится в порядок его снабжение; налаживается его ремонт и даже пополнение его новыми боевыми единицами.

Ободренный вниманием к нему высшего органа Республики, личный состав Красного Флота с одушевлением и всей энергией приступил к выполнению лежащей на нем важной государственной задачи. Много сделано им в 1922 году, но несравненно больше предстоит ему сделать еще впереди.

Сложная и трудная работа по воссозданию морской мощи Советской России на прилегающих к ней морях, лежащая сейчас, главным образом, на военных моряках Красного Флота, может быть ими успешно доведена до конца только в том случае, если эта работа не только будет находить моральную и материальную поддержку в соответствующих центральных и местных органах Республики, но будет окружена атмосферой горячего к ней сочувствия со стороны всего рабоче-крестьянского населения Республики. Как справедливо указал, в одной из своих статей, комиссар всех морских сил Республики, В. Зоф,—«подобно Красной Армии, Красный Флот должен стать любимым детищем Рабоче-Крестьянской России».

Российский Коммунистический Союз Молодежи первый, как единая мощная организация, откликнулся на этот призыв и принял горячее участие в важной и трудной работе по воссозданию боеспособного Красного Флота. Еще в начале 1922 года Р. К. С. М. послал 2000 своих членов на укомплектование поредевших рядов личного состава флота молодыми, сознательными моряками, а этой осенью отдал 300 лучших своих товарищей в училища командного состава флота. Наконец, в октя-

бре этого года, *на 5-ом своем Всероссийском С'езде, Рабоче-Крестьянский Союз Молодежи принял шефство над всем Красным Флотом Республики.*

«Теперь каждый военный моряк Красного Флота будет знать, что за ним стоят стотысячные массы юных коммунистов, которые готовы в нужный момент помочь ему, которые будут заботиться о нормальных условиях его обучения. С другой стороны, каждый комсомолец будет воспитываться на революционных традициях флота и каждодневно стараться оказать помощь своему брату-краснофлотцу», — так об'яснил значение этого акта председатель 5-го Всероссийского С'езда РКСМ.

Это-же значение принятия РКСМ шефства над Красным Флотом ярко выразил на том-же заседании Народный Комиссар по морским делам Л. Д. Троцкий в лозунге:

«Рабочий флот, пролетариат и коммунизм— напоминайте вы флоту! Наука и техника—откликнется флот вам».

Наконец, т. Радек, в своей приветственной речи тому-же С'езду, определенно указал на необходимость сознательного отношения всего рабоче-крестьянского населения Советской России к задачам ее морской силы.

«Теперь и рабочий из Питера, и крестьянин из Тамбовской губернии научились понимать, что бакинская нефть является для них вопросом жизни. Московский крестьянин с оружием в руках защищал туркестанский хлопок для того, чтобы верте-

лось веретено в Орехове-Зуеве, чтобы нам не нужно было покупать его в Америке. И только благодаря тому, что вас учили с оружием в руках географии России, всякий рабочий и крестьянин понимает, что вопрос о проливах—вопрос, касающийся жизни трудящихся масс Республики. И сегодняшнее принятие шефства является выражением нашего сознания, что не хотим дальше быть слабыми, и что мы поработаем на то, чтобы все границы Республики были защищены, и доведем эту работу до конца. *Надо, чтобы новобранец, идущий во флот, сознавал, что на корабль его повел интерес страны, интерес трудящихся масс*».

В ознаменование этого важного сдвига в отношении трудящихся масс русского народа к задачам и нуждам Красного Флота,—Реввоенсовет Республики отдал приказ о переименовании самого большого и лучшего нашего учебного корабля *Океан* в *Комсомолец*.

Мы видим, что уже т. Радек, в своей речи на 5-м Всероссийском С‘езде РКСМ, указал на необходимость сознательного отношения всего русского трудового народа к задачам его морской силы. И, действительно, только тогда та необходимая моральная связь между Красным Флотом и рабоче-крестьянским населением Советской России, которая ныне столь счастливо завязана РКСМ, будет крепка и прочна; только тогда начатая военными моряками работа по воссозданию боеспособного Красного Флота будет окружена необходимой ей

атмосферой горячего народного сочувствия; только тогда Красный Флот действительно и навсегда станет «любимым детищем Рабоче-Крестьянской России»,—когда каждый рабочий, крестьянин и красноармеец вполне отчетливо будут понимать как значение моря и морских сообщений для жизни русского народа, так и задачи морской силы для Р. С. Ф. С. Р. и ее мировой политики [1]).

Хроническое непонимание значения для государства моря и флота, которым всегда болела старая, императорская Россия, и которое неоднократно в ее истории отзывалось весьма болезненно не только на судьбах русского флота, но и приводило к тяжелым поражениям, за которые приходилось жестоко расплачиваться русскому народу,—должно быть навсегда изжито в новой, Советской России.

И вот, задачей настоящей книжки и является—познакомить русских рабочих, крестьян и красно-

---

[1]) Эти задачи мировой политики ярко отмечены на I Заседании IV Конгресса Коминтерна, обратившегося с воззванием к Кр. Армии и Кр. Флоту РСФСР.

«IV Конгресс Коминтерна должен предупредить вас, что время всеобщего разоружения, время прекращения войн, еще не пришло. Пока в большинстве стран стоят у власти капиталисты, располагающие армиями для своих разбойничьих целей, посылающие на убой миллионы рабочих и крестьян во имя интересов капитала,—до тех пор войны не прекратятся. И до тех пор всем народам, в том числе и народам Советских Республик, будут угрожать ужасы войны».

Заканчивая это воззвание IV Конгресса Коминтерна «приветствует усилия Сов. Республик по возрождению Красного Флота и приведению его в состояние полной готовности к обороне Революции».

армейцев, во-первых, с значением моря и морских сообщений в жизни государств и народов и, в частности, в жизни России; во-вторых,—с задачами морской силы для каждого государства вообще, со способами, которыми морская сила может выполнить эти задачи и с необходимым для этого ее составом; в третьих,—с задачами морской силы для Р. С. Ф. С. Р.

I.

Значение морских сношений в жизни человечества.

Сухопутная территория всегда является предметом государственного владения: государство, на всем протяжении своей территории, осуществляет свою власть, посредством различных, законами этого государства установленных, учреждений и должностных лиц, уполномоченных на это правительственною властью. Никакое другое государство в мирное время не имеет права простирать свою власть на чужую территорию, за пределами своих границ. Население государства живет на его территории, питается и одевается произрастающими на ней продуктами и животными и извлекает из ее недр необходимые для своего и государственного существования материалы: каменный уголь, металлические руды, нефть, камень и пр. Всякое уменьшение территории государства соответственно уменьшает его средства. С отнятием от государства части его территории, с ней отходит от него, обыкновенно, и большая часть населения, живущего на этой части территории.

Море не является по своей природе таким предметом государственного владения. На его поверхности человечество не обитает; только некоторые,

ничтожно малые, части моря имеют значение для промыслового использования его недр (рыболовные, китобойные, жемчужные и другие промыслы). Природные свойства моря не дают возможности, в мирное время, какому нибудь одному государству осуществлять свою исключительную власть, на сколько нибудь значительном его пространстве. Только прибрежные воды, проливы, узкие заливы и тому подобные ограниченные берегами части морского пространства могут быть подвержены действительному контролю власти государства, владеющего прилегающими берегами.

Великое значение моря в жизни человечества обуславливается иными его свойствами. *Разделяя земли, море соединяет народы, населяющие эти земли.* Морская поверхность является международным, неограниченным и всегда готовым путем сообщения. Значение водных путей было велико в древние периоды истории человечества, когда низкий уровень культуры народов не давал еще им возможности удовлетворительно устроить и сделать безопасными сухие пути. С поднятием культуры, с улучшением сухопутных дорог,—значение водных путей, однако, не только не падало, но, наоборот, непрерывно росло, так как одновременно с развитием культуры, в человечестве росла потребность в расширении торговых и культурных сношений между народами.

Значение водных путей для торговых сношений в настоящее время легко понять из следующего простого расчета: один товарный вагон вмещает

в себе около 1000 пудов такого груза, как хлеб или каменный уголь; если товарный поезд состоит, например, из 60-ти вагонов, то всего этот поезд может перевести 60.000 пудов груза, или, переходя на морские меры, 1000 тонн. Этот же груз свободно поднимает на себя одна большая, речного типа, барка. Один сравнительно небольшой буксирный пароход свободно может буксировать две—три таких барки. Морские грузовые пароходы не самых больших размеров вмещают в свои трюмы до 10.000 тонн грузу, т.-е. столько, сколько могут подвезти десять, больших размеров, поездов. Если, например, в один день в порт придет всего три таких парохода (а их в горячее навигационное время, приходит в течение дня в большой, хорошо оборудованный коммерческий порт—десятки), то они привезут необходимых для страны товаров столько, сколько могли бы подвезти 30 товарных поездов. Россия,—страна, как на первый взляд представляется, по преимуществу сухопутная, имевшая до мировой войны длинные сухопутные границы с такими промышленными соседними государствами, как Германия, с которой у нее производились самые оживленные торговые сношения, тем не менее, как видно из нижеследующей таблицы, большую часть своей заграничной торговли производила через свои морские границы (см. табл. на след. стр.).

Из приведенных таблиц видно, что $^2/_3$ всей нашей заграничной торговли производилась через морские границы, т.-е. морем; при этом большая часть ввозимых к нам из заграницы товаров подвозилась

	Ввоз в Россию в миллионах руб.	Вывоз из России в миллионах руб.	Общий торговый оборот	%
Сухопутная торговля .	578,9	332,7	911,6	36%
Морская торговля . .	505,5	1116,4	1621,9	64%
Всего . . .	1084,4	1449,1	2533,5	100%

Значение, в отношении морской торговли, каждого из наших морей, выражалось, до мировой войны, следующими цифрами:

	ВВОЗ.		ВЫВОЗ.		Общий оборот	
	В миллионах руб.	%	В миллионах руб.	%	В миллионах руб.	%
Балтийское море . .	352,6	69,7%	437,3	39,2%	789,9	48,7%
Черное море (с Азовским морем) . . .	84,3	16,7%	630,4	56,5%	714,7	44,1%
Остальные моря . . .	68,6	13,6%	48,7	4,3%	117,3%	7,2%
Итого. . .	505,5	100%	1116,4	%001	1621,9	100%

по сухому пути, но зато $^3/_4$ всех вывозимых нами заграницу товаров шло через море. Это вполне понятно, т. к. к нам ввозились, главным образом, промышленные изделия, которые и по весу, и по об'ему своему, выражались в гораздо меньших цифрах, чем такие вывозимые нами заграницу сырые продукты, как мука, лес, зерно и т. п. Главной нашей поставщицей промышленных изделий была Германия, которая, поэтому, и ввозила их к нам на столь большую сумму по железным дорогам. Морем, к нам шли главным образом такие тяжелые грузы, как каменный уголь и такие столь же тяжелые и громоздкие металлические изделия, как машины, станки, котлы и проч. Балтийское море являлось главным путем морского ввоза к нам—$^2/_3$ всего морского ввоза, т. к. главными нашими поставщиками по ввозу были Германия и Англия, которым, конечно, было ближе и удобнее направлять к нам свой вывоз через Балтийское море. Зато почти $^2/_3$ нашего вывоза производилось через Черное море, что также весьма понятно, т. к. главным предметом нашего вывоза являлись зерно и мука, поставщиком которых заграницу преимущественно являлись наши хлебородные южные губернии.

В настоящее время, в результате новой политической карты Европы, установленной Версальским и прочими мирными договорами, закончившими мировую войну, Россию и Германию разделяют ряд новых государств, образовавшихся из окраиных областей той и другой страны. Вследствие этого, товарообмен между Советской Россией и Германией

ные возможно производить или сухопутным путем, через территории промежуточных государств, или непосредственно, морским путем,—между германскими приморскими портами и Петроградом. Принимая во внимание, что производство товарообмена сухим путем, через промежуточные территории, потребует больших накладных расходов на оплату права пользования железными дорогами и другими средствами сообщения, принадлежащими промежуточным государствам,—мы должны заключить, что при настоящих обстоятельствах товарообмен между Россией и Германией еще в большей своей части будет производиться через морские пути сообщения,—чем это было до мировой войны. Но, так как Германия и до мировой войны, и в настоящее время, в силу ряда неизбежных географических и экономических причин, являлась, является и будет являться главным покупателем нашего сырья и поставщиком для нас предметов обрабатывающей промышленности, то, в конечном итоге, мы должны прийти к заключению, что морские пути сообщения для Советской России будут иметь еще большее экономическое значение, чем для старой России.

Политические стремления государств на суше издревле направлялись, главным образом, к расширению их территории, причем естественные богатства данной области, или ее выгодное географическое положение, или ее богатство естественными, главным образом водными, путями (реки или морское побережье)—всегда играли важную роль в этих стремлениях. В отношении водных путей, полити-

ческие стремления государств, естественно, направлялись к обеспечению за собой права исключительного или преимущественного ими пользования. Если природа реки требовала для этого завладения ее берегами, или хотя-бы некоторыми, наиболее важными ее береговыми участками (устья рек, места слияния рек с их притоками и т. п.), то в отношении морских путей, об исключительном праве одного какого нибудь государства ими пользоваться, очевидно, и речи быть не могло, т. к. для этого требовалось-бы завладеть всеми морскими побережьями всего мира; подобное совершенно несбыточное домогательство, конечно, не могло приходить в голову ни одному государству.

Безграничная морская поверхность является готовым путем сообщения для всех народов; никакое государство не может и думать об осуществлении на нем в мирное время своей *исключительной* власти. Могла быть речь только о получении каким нибудь государством возможности *преимущественного*, перед другими, пользования морскими путями для своих экономических сношений. Это важное преимущество в использовании морских путей, в мирное время, достигается, *во первых*, наличием у государства морского побережья, примыкающего к удобному, в смысле мореплавания, морю и выгодного для устройства на нем коммерческих портов; *во вторых*, наличием у государства собственного большого коммерческого флота.

Последнее условие, в значительной степени, зависит от внутренних условий жизни государства,

от развития в нем промышленности, от склонности его населения к мореплаванию и от наличия у правительства и населения сознания выгодности для него производить морскую торговлю на своих судах. Ни одно из этих условий не имело места в России до мировой войны: промышленность наша вообще стояла по сравнению с другими европейскими государствами, на низком уровне и мало была приспособлена к массовой постройке коммерческих судов; коренное русское население не охотно шло служить на коммерческих судах. Несмотря на то, что две трети всей нашей торговли с заграницей производилось через море, наша частная предприимчивость не проявляла склонности вверять свои капиталы и энергию делу создания торгового флота: 80% нашей морской торговли производилось на иностранных коммерческих судах.

Существенным условием удобства морского побережья для морских торговых сообщений является то обстоятельство, чтобы это побережье имело укрытые от ветров и достаточно глубоководные бухты, подходящие для устройства в них коммерческих портов, могущих вмещать в себя большое количество судов и производить с ними разгрузочные и погрузочные операции, а также якорных стоянок для судов, на случай потребности укрыться от штормов.

Ценность морского побережья возрастает, если оно расположено близко от тех частей государства, которые богаты предметами для внешней торговли, например, сырыми материалами (нефть, уголь, ме-

таллы, лес, пенька, лен и проч., или продовольственными продуктами (хлеб, скот, масло, яйца и проч.), или изделиями обрабатывающей,—заводской или фабричной,—промышленности.

Весьма важным условием для ценности побережья является, чтобы оно было связано с богатыми областями своего государства удобными по направлению (т. е. кратчайшими и проходящими через крупнейшие промышленные центры области) и по своей провозоспособности, а также наиболее дешевыми, для массовой доставки по ним товаров, путями сообщения. Наиболее удовлетворяющими двум последним условиям (т. е. провозоспособности и дешевизне),—в особенности в отношении подвоза к портам сырых и продовольственных грузов,—являются водные пути,—каковыми являются, в большинстве случаев, судоходные реки, впадающие через это побережье в море. На устьях этих рек, обыкновенно, и устраиваются большие коммерческие порты; такими портами у нас являются: на Балтийском море—Петроград, связанный посредством Невы, Ладожского озера и каналов с Волгой; на Черном море — Николаев, Херсон; на Азовском море—Ростов на Дону; на Каспийском море—Астрахань; на Белом море—Архангельск.

Громадное значение, в отношении использования морских путей сообщения, имеет свобода сообщения прилегающего к побережью моря с океаном. Если это море сообщается с океаном через узкие заливы или проливы, берега которых принадлежат другим государствам, то возможность

использования морских путей находится в большой степени зависимости от этих государств. Россия, до мировой войны, обладала значительной частью берегов Балтийского моря, но морские ее сообщения через это море всегда находились под угрозой перерыва, в случае политических осложнений с государствами, владевшими проливами, соединяющими

Легкий крейсер.

Балтийское море с Северным, из которых сильнейшей являлась могущественная Германия. В настоящее время Балтийско-морской путь внешних сообщений Советской России проходит, прежде всего еще, через длинный и узкий Финский залив, весь северный берег которого принадлежит Финляндии,

а большая часть южнаго—Эстонии,—что ставит наши морские сообщения на этом море под постоянную угрозу со стороны этих наших соседей. Владея длиннейшей линией черноморского побережья, окаймляющего ее самые богатые области, Россия,—как до мировой войны, так и ныне, находится, в отношении своих морских сообщений через Черное море, в большой зависимости от политического положения проливов, соединяющих это море со Средиземным.

Важным преимуществом для морских сношений с дальними странами, отделенными от нашего побережья громадным пространством океанов,—является обладание, по дороге к этим странам, такими промежуточными станциями, где бы наши суда могли пополнить свои запасы топлива, воды и провизии, и производить, в случае надобности, ремонт механизмов и корпуса. Коренным населением таких дальних стран часто являлись дикари или малокультурные народы,—чернокожие, краснокожие и других цветных оттенков кожи. Для торговых с ними сношений существенно важным условием являлось устройство на побережьи таких стран портов, в которых могли бы стоять, грузиться и выгружаться приходящие из Европы суда, а также скапливаться в береговых складах товары. Порты эти, для обороны от нападений и грабежа туземцев, укреплялись и защищались соответственными гарнизонами.

Торговля с такими некультурными странами в действительности обращалась в самую беззастен-

чивую эксплоатацию местного населения и представляла для европейцев громадные выгоды, так как в этих странах приобретались за бесценок и вывозились из них в Европу такие дорогие местные продукты, как кофе, какао, хлопок, слоновая кость, меха, красное и черное дерево; нередко в этих странах добывались в большом количестве драгоценные металлы (золото и серебро) и камни (алмазы, рубины и др.). Большие выгоды такой морской «торговли» побуждали европейцев постепенно расширять в этих странах свои владения за пределы первоначально устроенных ими портов, покорять эти страны и устраивать в них свои *колонии*, в целях еще более выгодной эксплоатации туземного населения и местных богатств. Неизмеримое превосходство европейцев над туземцами в вооружении и организации вооруженных сил чрезвычайно облегчало им задачу.

Колонизация новооткрытых европейцами богатых стран, населенных малокультурными туземцами, привлекала в них массу переселенцев из Европы, которые, не находя у себя на родине хорошего заработка, соблазнялись легкой возможностью обогащения. Постепенно эти новооткрытые страны стали заселяться европейцами, которые часто безжалостно и систематично истребляли их местное население или совершенно его порабощали, употребляя его, в качестве рабочего скота, для возделки захваченных ими земель, или-же, наконец, оттесняли его в такие пустынные и неудобные для жизни части страны, что это туземное население

неизбежно вымирало. Занесенные европейцами в эти страны болезни и спирт довершали истребление туземных малокультурных народностей.

Так, мало по малу, весь громадный американский материк заселился выходцами из различных европейских государств, которые создали на нем ряд новых, независимых государств с белым населением, во главе с такой могущественной республикой, как Соединенные Северо-Американские Штаты. Африканский материк также постепенно был разделен между различными европейскими государствами; возможно, что из этих европейских владений в Африке также впоследствии создадутся новые государства, с главенствующим европейским населением. Та же участь постигла и Австралию, и многочисленные острова Тихого океана, а также такие громадные по площади и по населению, и замечательные по своим естественным богатствам, области Азии, как Индия и Индо-Китай.

Громадные выгоды, которые получали европейские государства от их колониальной политики, естественно приводили их к столкновению и борьбе за господство в странах, доступных для колонизации и эксплоатации местного населения. Но так как эти страны, большей частью, были отделены от Европы океанами, то эта борьба выразилась в ряде упорных и долголетних морских войн между приморскими европейскими государствами.

Мы видим, таким образом, что, благодаря морским сообщениям, белая, европейская расса постепенно завладела почти всем земным шаром, за

исключением лишь частей Азии, заселенных монголо-китайскими племенами, и приобщила все заокенские страны к самому оживленному товарообмену.

Произведения тропических (жарких) стран в настоящее время являются совершенно необходимой частью мирового хозяйства, без которой не может обходиться население ни одного государства. Достаточно сказать, что большая часть материй для белья и платья делаются из хлопка, произрастающего, главным образом, в Америке, частью в Египте и, сравнительно в небольшом количестве, у нас в Туркестане; что кофе, получаемое с острова Явы (на границе между Индийским и Тихим океанами, между Азией и Австралией) и из Аравии, составляет необходимый питательный напиток для большей части европейского населения; что Россия, до мировой войны, получала необходимую ей селитру из Южной Америки.

Великое значение морских сношений для экономического и политического развития страны ярче всего видно на примере такой могущественнейшей державы, как Англия, коренная государственная территория которой состоит всего из двух больших и нескольких малых островов с общей площадью около 300 тысяч квадратных верст и с населением 38 миллионов человек. Таким образом, английская государственная территория по площади занимает место немного меньше бывшей Вологодской губернии (350.000 квадратных верст) и более чем вдвое меньше Архангельской губ. (743.000 кв. вер.),— а население Англии равняется всего одной трети

населения Европейской России. Но, в то же время, общая площадь заморских владений Англии захватывает громадное пространство в 25 миллионов квадратных верст, т.-е. значительно больше площади всей бывшей до мировой войны Российской Империи (19.700.000 квадр. верст), с населением в 413.600.000 человек, т. е. втрое большим по численности населением, чем население всей России до мировой войны (140 мил. человек).

Владения и колонии Англии разбросаны по всему земному шару, причем в число ее владений входит такая богатейшая в мире страна, как Индия, целый материк Австралии, вся южная половина Африканского материка и северная часть Северной Америки. Колонии Англии занимают чрезвычайно выгодное экономическое и стратегическое положение, доставляя ей господство на выгоднейших мировых океанских путях; так например, по дороге из Европы в Китай, Англия обладает непрерывной цепью станций и всеми проливами, через которые проходит этот путь: Гибралтар и Мальта (Средиземное море), Порт-Саид и Суэц (Суэцкий канал), Суэц-Аден (Красное море), Коломбо и Сингапур (Индийский океан), Малайский пролив, Гонконг (Китай). Коммерческий флот Англии занимал до мировой войны первое место в мире; нижеследующая таблица показывает состояние торговых флотов в главнейших государствах в 1913 году (в круглых цифрах):

1. Англия (с колониями) . . 20.400.000 тонн.
2. Соедин. Штаты Америки. 5.300.000 »
3. Германия. . . . . 5.100.000 »

4. Норвегия	2.500.000	тонн.
5. Франция	2.200.000	»
6. Италия	1.500.000	»
7. Япония	1.500.000	»
8. Швеция	1.100.000	»
9. Россия	800.000	»

Из этой же таблицы видно, что Россия занимала по величине своего торгового флота только девятое место до мировой войны.

Развив до такой громадной величины свой торговый флот, Англия одновременно, благодаря этому, имела возможность достигнуть колоссального развития своей промышленности и внешней торговли, общий годовой оборот которой в 1913 году выражался в главнейших государствах в следующих цифрах:

Англия	14	миллиардов	в	год.
Германия	10	»	»	»
Соед. Штаты Америки.	8	»	»	»
Бельгия	$3^1/_4$	»	»	»
Франция	6	»	»	»
Голландия	$5^1/_2$	»	»	»
Австро-Венгрия	$2^1/_2$	»	»	»
Италия	$1^1/_2$	»	»	»
Россия	$2^1/_2$	»	»	»

Громадные выгоды, получаемые от морской торговли, давно уже,—с тех пор, как для европейской предприимчивости и эксплоатации открылись дальние, заокеанские страны (конец XV века), приводили к соперничеству и войнам между главнейшими морскими государствами. Рядом длитель-

ных и упорных войн, продолжавшихся, с малыми перерывами, три столетия, Англия обеспечила себе, к началу XIX века первое место среди морских держав и, с тех пор, ревниво следила за развитием морской торговли и охраняющего ее военного флота в других государствах. Искусная и последовательная ее политика позволила Англии неизменно сохранять свое первенство на океанах в течении всего XIX века. Но, в конце, его на двух материках, в Европе и в Америке, начали быстро развиваться новые грозные соперники английской промышленности и морской мощи—Германия и Соединенные Штаты. Англия решила сперва разделаться с более близким и опасным своим соперником,—с Германией. Оба могучих соперника, готовясь к неизбежной между ними борьбе, втянули почти весь культурный мир в эту величайшую борьбу за мировое экономическое господство. Вспыхнувшая, в результате, мировая война, продолжавшаяся четыре года, потребовавшая величайшаго напряжения сил и средств от всех, участвовавших в ней государств,—закончилась поражением и полным экономическим разгромом Германии и совершенно изменила существовавшее до нее соотношение между главнейшими морскими государствами.

В настоящее время (данные 1921 года) размеры коммерческих флотов у главнейших морских государств выражаются в следующих цифрах (в круглых цифрах):

1. Англия (с колониями). . 21.300.000 тонн.
2. Соед. Штаты Америки. . 14.500.000 »

3.	Япония	3.063.000	тонн.
4.	Франция.	3.046.000	»
5.	Италия	2.380.000	»
6.	Норвегия	2.285.000	»
7.	Голландия	2.207.000	»
8.	Испания	1.094.000	»
9.	Швеция	1.040.000	»
10.	Дания	866.000	»
11.	Германия	654.000	»
12.	Греция	576.000	»

Таковы цифры, характеризующие значение морских сообщений в наше время для экономической жизни человечества. Заселение других, отделенных океанами, материков европейской рассой, и образование в них таких могущественных и цивилизованных государств, как Соединенные Штаты, показывает великое историческое значение морских сообщений.

Итак, громадное значение морских сообщений в жизни человечества вообще, и отдельных народов в частности, является несомненным. С давних пор, поэтому, государства, достаточно жизнеспособные, чтобы развиваться, вступали в политическую, а затем и в вооруженную борьбу между собою, в целях достижения преимуществ в использовании морских сообщений.

Мы видели, что эти преимущества зависят от наличия у государства удобного для морских сообщений побережья, омываемого водами моря, благо-

приятного для мореплавания и имеющего свободный выход в океан; от технического оборудования портов и ведущих к ним с моря фарватеров; от наличия у государства собственного большого коммерческого флота. Морская-же торговля с дальними странами, кроме того, зависит от наличия у государства колоний и морских станций, расположенных на главнейших океанских торговых путях.

Посмотрим теперь, в каких формах выражается морское соперничество между государствами в тех случаях, когда оно выливается в состояние войны между ними.

II.

Основные задачи морской силы государства.

Из изложенного в предыдущей главе, совершенно ясно вытекает первейшая задача, которую должны преследовать вступившие в войну между собою морские государства. Эту задачу можно формулировать так: *обеспечить собственные морские сообщения и прервать морские сообщения неприятельского государства.*

Если экономическое благосостояние и развитие государств в мирное время в большой степени зависят, как мы видели, от развития их морской торговли, то эта зависимость делается еще гораздо теснее и имеет несравненно большее значение для государства, ведущего войну. Война заставляет государство отрывать от мирного производительного

труда большое количество самой трудоспособной части его мужского населения, вступающего в ряды вооруженных сил; заставляет, в то же время, всю промышленность страны усиленно работать—в первую очередь—на изготовление предметов вооружения и боевого снаряжения вооруженных сил, на их обмундирование, на их питание; все транспортные средства государства также, с начала и до конца войны, выполняют самую напряженную работу по доставке на театр войны громадных количеств войсковых пополнений и снабжений, по эвакуации с театра войны в тыл раненых, больных, нуждающегося в ремонте вооружения и снабжения, по доставке в промышленные районы сырья и топлива, необходимых для усиленно работающих на военные нужды заводов и фабрик; но, в то же время, не только не останавливается вся остальная, повседневная и обычная жизнь государства, но, наоборот, течет гораздо полнее и быстрее, лихорадочнее. Общее состояние государства, ведущего войну, характеризуется, вообще, возрастающим в громадной степени расходом всех его сил, средств и энергии, при непрерывно уменьшающемся их приходе. Естественно, поэтому, что все стороны государственной жизни, во время войны, испытывают величайшее, прогрессивно растущее, напряжение, которое они могут не выдержать, если государство не будет в состоянии получать извне пополнения не хватающих ему материальных и технических средств войны. Если государство в мирное время нуждается во внешнем товарообмене для получения

извне не хватающих ему, для мирного ведения народного хозяйства, предметов обрабатывающей промышленности или продуктов добывающей промышленности, за которые оно расплачивается вывозом заграницу избытков своей промышленности, — то тем более эта нужда возрастет в государстве во время войны, когда собственная производительность его падает, а расход возрастает в громадной степени. И, если главным и наиболее выгодным путем для внешнего товарообмена является,—как мы видели,—морской путь, то нам делается понятным все великое значение, для ведущего войну государства, обеспеченности его морских сообщений с внешним миром.

Промышленные капиталистические государства всегда будут крайне рады найти выгодного заказчика и покупателя и, в чаянии больших прибылей, охотно будут даже приспосабливать и применять к его нуждам свою промышленность. Но какой-же заказчик и покупатель может быть выгоднее, чем ведущее войну государство, готовое заплатить какую угодно цену за необходимые ему для успешного ведения вооруженной борьбы предметы или продукты. Можно, поэтому, сказать, что для ведущего войну государства, морские сообщения которого обеспечены, союзниками является вся мировая техника и промышленность, — тогда как отрезанное, во время войны, от морских сообщений государство предоставлено лишь собственным, непрерывно убывающим, силам и средствам.

Мировая война представляет нам ряд ярких примеров, иллюстрирующих наши выводы. Германия, в первые месяцы войны, заняла своими войсками ту часть Франции, которая была наиболее богата металлами и в которой, вместе с тем, было расположено наибольшее количество металлообрабатывающих заводов. Ясное дело, если бы Франция не могла получать через море, от своей союзницы Англии и от неучаствовавшей в войне в первые три года Америки, недостающие ей металлы, то она была бы не в силах настолько развить собственную металлическую промышленность, чтобы своевременно и в большом количестве пополнять боевое снабжение своей армии, что в конце концов привело бы ее к неминуемому поражению.

Еще в мирное время, до мировой войны, Германия не имела возможности обходиться сырыми продуктами, добываемыми из своей страны, и в большом количестве получала их из России и заморских стран. Между тем, во время войны, когда у нее под ружьем состояла армия в 7 миллионов человек, расход сырых продуктов, конечно, должен был в весьма значительной степени увеличиться; и вот, Антанта, во время мировой войны, отрезала Германию и ее союзников от всякого сообщения с внешним миром, с одной стороны, вследствие окружения ее сухопутных границ воюющими с ней государствами, и, с другой стороны, благодаря могучему английскому флоту, который прервал морские внешние сношения Германии. Этот удар, нанесенный Германии морской силой ее врагов,

в значительной степени предрешал исход мировой войны: рано или поздно, средства Германии и ее союзников, необходимые им для питания и снабжения их громадных вооруженных сил, должны были истощиться,—если только этим силам не удастся разгромить армии их противников до наступления этого грозного времени. Как известно, решительная победа не увенчала успехи германских войск,— и война была проиграна Германией, главным образом, вследствие полного ее истощения.

Россия, во время мировой войны, когда выяснился чудовищный расход в современных сухопутных боях оружия и снарядов, очутилась в полной зависимости от ввоза в нее из заграницы недостающего ей боевого снабжения, которое не в силах были изготовлять ее заводы. Западная сухопутная граница ее была закрыта воевавшими против нее Германией и Австрией; морские сношения ее с внешним миром через Балтийское море также были для нее закрыты, так как несравненно более сильный германский флот господствовал в проливах, соединяющих Балтийское море с другими морями; выход из Черного моря также был для нас закрыт, так как находился в руках воевавшей против нас Турции. Поэтому, для сообщений с внешним миром и для получения из союзных и неучаствовавших в войне стран необходимого нам боевого снабжения, для нас оставалось только два пути: один—через Белое море и Мурманское побережье; второй—через Владивосток и Сибирь; последний путь был слишком длинный и главным, по-

этому, являлся первый путь, через Архангельск и Мурманск, которым мы могли пользоваться только потому, что могучий английский флот запер германскую морскую силу в ее собственных водах, у ее берегов. Но, представим себе, что было бы, если бы Англия не участвовала вместе с нами в войне против Германии? Ясно, что сильный германский флот отрезал бы нас от сообщения с внешним миром через Мурманск и Архангельск, и тогда Россия очень скоро оказалась бы не в состоянии снаряжать и снабжать свои армии всем необходимым для продолжения войны: наше поражение было бы тогда неизбежно.

Легко понять, что только одна морская вооруженная сила может обеспечить свои и прервать неприятельские морские сообщения, так как только она одна способна действовать и вдали от берегов, в открытом море, находясь в нем долгое время и подвергая постоянному контролю производящиеся по нему сообщения, и вблизи берегов, контролируя морские сообщения в прибрежных водах и производя враждебные действия против неприятельского побережья. Сухопутная вооруженная сила может, правда, занять все неприятельское морское побережье и, таким образом, отрезать своего противника от морских сообщений с внешним миром, но во первых, такая операция, в большинстве случаев является операцией громадного масштаба: сопряжена с занятием большого территориального пространства приморских областей неприятельского государства; возможна, поэтому, только после решительного разгрома сухопутных сил противника,

и потребует большого количества войск для удержания захваченных областей; во вторых, как ниже мы увидим, успех такой операции в значительной степени зависит от того, чья морская сила господствует в прибрежных водах. Что-же касается до обеспечения своих собственных морских сообщений, то выполнить эту задачу сухопутная сила, очевидно, совершенно не может. Даже, если бы она смогла обеспечить безопасность своего побережья (что, как ниже увидим, представляет почти неосуществимую задачу, при господстве в прибрежных водах неприятельского флота), задача далеко еще не решена; остается еще обозначить морские сообщения свои в открытом море,—о чем и думать, конечно не может сухопутная вооруженная сила. Воздушная вооруженная сила способна произвести большие разрушения в неприятельских коммерческих портах, может нападать и даже топить отдельные коммерческие пароходы, — способна вообще причинить весьма большие затруднения морским сообщениям противника, но прервать их совершенно она, все-таки, не может, не будучи способна, по своей природе, к постоянному контролю за сообщениями на море,—в особенности вдали от берегов. И опять, как и в отношении сухопутной вооруженной силы, приходится отметить полную неспособность воздушной силы решить вторую часть задачи в борьбе за морские сообщения,—обеспечение своих морских сообщений.

И так, *только морская вооруженная сила способна, во время войны, обеспечить свои морские сообщения и прервать неприятельские.*

Это значение морской силы в особенности ярко проявляется для таких морских держав, как Англия и Япония, основные территории которых расположены на островах; все их сообщения с внешним миром и со своими заморскими владениями возможно только через море. Понятно, что Англия в весьма короткий срок была бы приведена к полной невоз-

Эскадренный миноносец.

можности сопротивляться своим врагам, если бы им удалось уничтожить ее морскую силу и, затем, отрезать ее от сообщений с внешним миром.

Ясно также, что государство, владеющее колониями, или вообще землями, отделенными от него морем, легко может их лишиться во время войны, если его противник, обладая более сильным флотом,

отрежет его от морских сообщений с его заморскими владениями. Последние лишаются тогда возможности получать из своего государства подкрепления и боевые припасы, вследствие чего неприятель легко сломит сопротивление тех вооруженных сил, которые были в этих владениях еще до начала войны. Так в действительности и случилось с германскими обширными владениями в Африке и на островах Тихого океана: в течение первого года мировой войны большая их часть была захвачена союзниками.

Таким образом, морская сила способна самостоятельно наносить весьма серьезные удары военному могуществу враждебного государства, отрезав его от морских сообщений с внешним миром.

Но этим далеко еще не исчерпывается значение морской силы для государства; она способна, кроме того, оказывать и непосредственную, и притом большую, помощь сухопутной вооруженной силе. Для выяснения этой пользы, посмотрим прежде всего, каким способом возможно защитить, во время войны, свое побережье от высадки на него неприятельской армии. Самый, казалось бы, простой и естественный способ — отразить высадившуюся неприятельскую армию своими войсками,—оказывается в действительности почти неосуществимым. Мы не можем заранее определить, какое именно место нашего побережья неприятель изберет для своей высадки. Расположение же нашей обороняющей побережье армии по всей длине этого побережья затруднит нам своевременное сосредоточение

достаточно крупных сил к месту, где неприятель начал свою высадку—для его отражения; в каждой же точке этого побережья, вследствие расположения армии по всей его длине, мы во всякий данный момент будем обладать слабыми силами. Наконец, неприятельский флот с десантом может появиться у одной точки нашего побережья, сделать вид, что собирается здесь произвести высадку, а когда мы сосредоточим к этому месту наши войска, то перейдет к другому, удаленному от этой точки, месту нашего побережья, обнаженному в этот момент от наших войск и, в действительности, произведет там высадку. Таким образом, одна армия, сама по себе, не может обеспечить побережье от высадки на него неприятеля.

Не большую помощь в этом отношении могут принести и береговые батареи. Во-первых, эти батареи, чтобы быть в состоянии успешно вести бой с флотом, должны быть вооружены орудиями самых крупных калибров, наилучшим образом защищенными; говоря другими словами: эти батареи должны состоять из броневых башень того же образца, как и судовые башни, при чем орудия их должны быть не меньшего калибра, чем крупнейшие орудия на линейных кораблях, т.-е. в настоящее время 15″—16″. Число таких башень в одном месте должно быть достаточным, чтобы вести бой с крупными морскими силами, так как флот всегда имеет возможность сосредоточить против неподвижных береговых батарей любую силу, какая только у него имеется в распоряжении. Установка башенных

батарей на берегу представляет огромное и настолько дорого стоющее сооружение, что вполне определенно можно сказать, что ни одному государству не под силу защищать береговыми батареями все те места побережья, которые доступны для высадки неприятельского десанта.

Минные заграждения, устанавливаемые у своего побережья, только тогда могут представить действительное препятствие для подхода к этом побережью неприятельского флота, когда они сами находятся под защитой береговых батарей, иначе неприятельский флот очистит прилегающее к нашему побережью море от поставленных нами мин без особых затруднений, посредством состоящих при нем тральщиков.

Несравненно более серьезным боевым средством для защиты побережья от неприятельского вторжения со стороны моря следует признать, в настоящее время, *воздушный флот.* Зародившись незадолго до мировой войны и вступив в нее в качестве лишь скромного, подсобного средства для разведки, — воздушная вооруженная сила, в течение этой войны, превратилась в новый грозный и уже испытанный в боевой обстановке род оружия, обладающий мощными средствами борьбы и разрушения. Учет опыта мировой войны и той выдающейся роли, какую играл воздушный флот в последний ее период,— способствовали дальнейшему прогрессу в области военно-воздушной техники, достигшему уже в настоящее время изумительных результатов и обещающему в ближайшем будущем еще более поразительные

достижения в средствах воздушной борьбы. В настоящее время воздушный флот по праву занимает самостоятельное, почетное место в ряду других средств вооруженной борьбы, образуя, наравне с сухопутной и морской силами, третий род вооруженных сил государства, имеющий свои самостоятельные стратегические задачи, но способный также, явиться могучим союзником сухопутной и морской силам, при выполнении ими возложенных на них задач. Главнейшим боевым средством воздушной борьбы в настоящее время являются *аэропланы*, которые, соответственно различному боевому назначению, разделяются на три основных класса боевых воздушных судов: разведчики, истребители и бомбоносцы. Специально для участия в морских операциях,—главным образом для производства разведки в море, выработаны особые классы аэропланов, могущие садиться на воду, взлетать с нее и даже совершать пробеги по воде: *гидропланы* (аэропланы с поплавками) и *летучие лодки*; кроме того еще, также специально для морских операций, в последнее время разработаны и испытаны специальные типы аэропланов—воздушные миноносцы и минные заградители; первые—приспособлены для выпуска самодвижущихся мин Уайтхеда по морским судам, а последние—для сбрасывания с высоты в воду мин заграждения, которые далее уже сами, автоматически, становятся на заранее заданную глубину. Аэропланы—бомбоносцы могут, в настоящее время, сбрасывать бомбы, весом до 2000 киллограммов (до 5000 фунтов) каждая; взрыв одной такой чу-

довищной бомбы, упавшей в воду в расстоянии до 50 фут от корабля, топит, или во всяком случае выводит из строя, самые большие современные боевые корабли. Правда, что во время войны аэропланам придется сбрасывать бомбы с такой высоты, на которой они будут находиться в безопасности от имеющейся на кораблях противовоздушной артиллерии; правда, что вероятность попадания бомб, сброшенных с такой высоты, в опасную для кораблей зону воды, — в особенности, если корабли будут в это время на ходу и маневрировать с большой скоростью, будет крайне мала. Но, если принять во внимание обстановку высадки десанта, когда у места высадки сгруппирована масса стоящих на якорях транспортов, переполненных войсками, занятых срочной их перегрузкой на плавучие средства, долженствующие их перевести на берег; когда вся водная поверхность между транспортами и берегом покрыта массой малых судов и шлюпок, перевозящих на берег войска и их вооружение и боевые снаряжения; когда прикрывающий высадку боевой флот занят обстрелом побережья, — то легко согласиться, что в этих обстоятельствах 200—300 аэропланов — бомбоносцев, вооруженных бомбами различных размеров, могут нанести десанту громадные, — прямо катастрофичные потери, способные привести всю экспедицию к полному неуспеху. Цифра, взятая нами, — 200—300 аэропланов, — не велика при современных размерах воздушных флотов в главнейших военных государствах нашего времени, которые насчитывают аэропланы, в со-

ставе своих воздушных сил мирного времени—тысячами, а, в случае войны (когда будут мобилизованы многочисленные аэропланы, занятые сейчас мирной работой транспорта и почты)—десятками тысяч.

Итак, выходит, как будто, что один воздушный флот способен надежно защитить побережье своего государства от неприятельского вторжения с моря, избавляя, таким образом государство от необходимости иметь, для обороны своих берегов, дорого стоющий морской военный флот? Руководствуясь наблюдаемым в настоящее время прогрессом военно-воздушной техники и уже достигнутыми сейчас в ней изумительными результатами,—мы должны были-бы дать на этот вопрос утвердительный ответ, если бы мы упустили из виду возможность десантного флота также иметь при себе соответствующую воздушную силу, способную отразить опасность от берегового воздушного флота противника. В состав современных морских военных флотов, в качестве их необходимой части, входят средства морской авиации, которые помещаются, во первых, на особых боевых судах большого размера—*авио-матках*, поднимающих на себя по 20—30 аэропланов каждая, и, во вторых, на каждом большом боевом корабле, имеющем всегда у себя на палубе от одного до четырех аэропланов. Не составит, поэтому, большого затруднения боевому флоту, конвоирующему десантную экспедицию, выпустить, навстречу атакующим экспедицию неприятельским бомбоносцам, приближенно равное им число аэро-

планов-истребителей; а тогда—картина совершенно меняется, и вероятность потерь в десантных силах от атак с воздуха станет настолько малой, что, ни в коей мере, она не сможет повлиять на ход и результат всей операции.

Итак, в конечном итоге, мы приходим к выводу, что без помощи своего морского боевого флота, который был бы способен отразить нападение неприятельского флота, государство не может обеспечить принадлежащее ему побережье от высадки неприятельского десанта и, во всяком случае, будет принуждено, во время войны, для обороны этого побережья, держать на нем большую армию, что ослабит его силы на главном сухопутном фронте, где решается участь всей войны. Так, благодаря тому, что наш флот на Черном море во время мировой войны был сильнее турецкого, турки принуждены были держать у своей столицы — Константинополя—целую армию, так как опасались нашего десанта на принадлежавшем им черноморском берегу, вблизи Константинополя.

Из сказанного ясно, насколько соответствующая морская сила государства облегчает боевую задачу армии, освобождая ее от обязанности оборонять побережье и позволяя ей этим сосредоточить свои силы на главном фронте сухопутных военных действий.

Представим себе теперь, что мы воюем с государством, отделенным от нас морем. Ясное дело, что такой противник не может принести никакого вреда нашей территории, если мы будем в состоя-

нии отразить его десант нашей морской силой. В таком именно положении была Россия пятнадцать лет тому назад, во время войны с Японией. Ее собственная территория, а также части Азии, на которые она заявляла претензию и не допускала их отдачи Японии (Корею и Маньчжурию), были отделены от Японии морем. Исход войны, поэтому, зависел прежде всего от того, кто из противников окажется сильнее на море; если бы мы разбили японский флот, то вполне понятно, что наш враг не в состоянии был бы высадить свою армию со своих островов на материк, а если бы и высадил ее, пользуясь близким растоянием между Кореей и ближайшим Японским островом Ниппон, то эта армия была бы после этого отрезана нашим флотом от собственной страны и была бы осуждена на неизбежную гибель. Совершенно иначе обстояло дело в действительности: наше правительство, ведя такую вызывающую политику на Дальнем Востоке, которая должна была привести к вооруженному столкновению с Японией, не позаботилось о своевременном сосредоточении в дальневосточных водах боеспособной эскадры, превосходящей своими силами японский флот. Вследствие этого, наша тихоокеанская эскадра была постепенно, рядом ударов, нанесенных японским флотом, ослаблена и заперта им в Порт-Артуре, где и погибла, одновременно со взятием этой нашей приморской крепости высадившейся на материк японской армией. Через шесть месяцев после падения Порт-Артура, на Дальний Восток пришла из Балтийского моря вто-

рая наша эскадра, по составу своему еще более слабая, чем первая, и с гораздо менее подготовленным в боевом отношении личным составом. Эта эскадра была уничтожена японским флотом в бою при острове Цусиме 15 мая 1905 года, после чего уже до конца войны, господство на море японского флота оставалось неоспоримым. Благодаря ошибкам нашего правительства, допустившего японцев разбить наш флот по частям, вместо того, чтобы еще до войны сосредоточить на Дальнем Востоке флот более сильный, чем японский,—наши противники в течение всей войны имели возможность почти беспрепятственно высаживать на материк свои армии, непрерывно посылать к ним подкрепления и снабжение,—что для японцев было несравненно легче, чем для нас: благодаря морским сообщениям, они могли подвозить к месту боевых действий, через трое суток после отправления из своей страны, войска и снабжение для них, и притом сразу большими количествами,—между тем как России приходилось вести войска и все необходимое для них снаряжение за десять тысяч верст, по одной колее железной дороги. Отсюда и создалось такое положение, что, несмотря на громадное превосходство в силах и средствах всего государства нашего над противником, на Дальнем Востоке мы были слабее японцев не только на море, но и на сухом пути. И такое благоприятное для Японии положение было создано исключительно ее морской силой.

Территория Англии, расположенная на островах, с тех пор, как ее флот господствует на

океанах, ни разу не подвергалась неприятельскому вторжению, благодаря чему Англия имела возможность в мирное время обходиться очень небольшой сухопутной вооруженной силой, предназначенной, главным образом, для переброски, в случае войны, на европейский материк.

Защищая, таким образом, свое побережье от иностранного вторжения со стороны моря,—морская сила обладает при этом еще тем крупным преимуществом перед сухопутной, что она в короткий срок и сразу в сосредоточенной массе может быть передвинута на громадное расстояние, туда, где этого требуют интересы государства. Только благодаря своему мощному флоту, Англия, будучи по своей коренной государственной территории одним из небольших европейских государств, — владеет величайшей в мире империей, разбросанной в разных странах земного шара, при чем ее морская сила надежно обеспечивает все ее владения от покушения на них со стороны других государств и, в то же время, дает ей возможность непрерывно увеличивать свои владения, пользуясь для этого каждым удобным случаем.

Когда военные действия на сухом пути происходят в местности, прилегающей к морю, то в этом случае тоже морская сила может оказать значительную помощь своей армии. В современной сухопутной войне, вследствие чрезвычайно губительного действия артиллерийского, пулеметного и ружейного огня, а также особого устройства окопов, проволочных заграждений и т. п. средств, которыми

армия укрепляет свое расположение на местах,— атака ее в лоб представляет большие затруднения и всегда сопряжена с громадными потерями. Слабым местом современной армии, расположенной в боевом порядке, являются ее фланги, где развиваемый ею огонь является наиболее слабым. Если противнику удастся развернуть часть своей армии против нашего фланга, то он получает возможность нанести ей большие потери, раньше, чем она успеет перестроиться, чтобы отразить этот фланговый удар. Кроме того, обходя фланг, противник получает возможность попасть в тыл армии и перерезать пути, соединяющие ее со страной; по этим путям непрерывно подвозятся в армию пополнения и боевые припасы, а из нее вывозят раненых; современная армия в короткий срок перейдет в полное расстройство, если будет отрезана от сообщений со своей страной. В силу этих условий обходы являются весьма опасной угрозой для современной армии, которая, в большинстве случаев, находит необходимым отступать, или переменять направление своего фронта, как только обнаруживается угроза обхода одного из ее флангов. В предупреждение этого, современные армии стремятся растянуть свой фронт как можно шире и, по возможности, упереть свои фланги в трудно проходимые местности, чтобы таким образом обеспечить их от неприятельского обхода. Одним из лучших способов обеспечивания фланга своей армии является упирание его в море; вполне понятно, что в этом случае неприятельская армия лишается возможности обойти такой фланг. Но

такой способ обеспечивания своего фланга действителен только в том случае, если со стороны моря фланг нашей армии будет обеспечен нашей морской силой, которая будет способна отразить нападение неприятельского флота. В противном же случае неприятельский флот всегда будет иметь возможность, во-первых, сбить своим артиллерийским огнем (могущим обстреливать прибрежное пространство на расстоянии до 20 верст в глубину от береговой черты) фланг нашей армии и этим дать возможность своим сухопутным войскам его обойти; во-вторых, он может перекинуть крупный неприятельский десант во фланг и в тыл нашей армии,— чем, как я уже указал, может поставить ее в крайне опасное положение—быть отрезанной от сообщений со своей страной. Такую именно помощь оказывал наш Черноморский флот, во время мировой войны, кавказской армии, продвигавшейся с боем вдоль морского берега по турецкой территории; артиллерийским обстрелом фланга турецкой армии и переброской десантов в ее тыл, наш флот заставлял ее отступать и мешал ей оказывать то сопротивление нашим войскам, которое она могла бы, при отсутствии нашего флота, оказать им, благодаря выгодным условиям местности.

Но и этим еще не исчерпывается та большая и разнообразная помощь, которую может оказывать морская сила сухопутной. Вы видели уже в предыдущей главе нашего очерка, насколько морские сообщения выгоднее сухопутных в отношении массовой перевозки грузов. Один, сравнительно не-

большой, пароход может принять на себя 3.000 тонн грузов, каковое количество на сухом пути могут подвезти лишь три больших поезда, по 60 грузовых вагонов каждый. Уже один этот расчет показывает, насколько проще и выгоднее подвозить все необходимое для армии снабжение морем,— конечно, если это позволяют местные условия. До сих пор еще часто в войне встречаются такие обстоятельства, когда военные действия происходят на местности, почти лишенной путей сообщения; в этих условиях, очевидно, возможность доставлять снабжение для армии морем приобретает еще большую ценность; а эту возможность может создать только морская сила, способная отразить нападение неприятельского флота. Такие именно обстоятельства, например, были на турецко-кавказском театре, где как турецкая, так и наша армия, в одинаковой степени, в виду отсутствия местных дорог, нуждались в снабжении их через море. И наш Черноморский флот, будучи сильнее своего противника, с успехом выполнил свою задачу, обеспечив снабжение нашей армии и прервав морские сообщения неприятельской армии.

Подводя теперь итоги всему нами сказанному относительно задач, которые способна выполнять, во время войны, морская сила, мы придем к следующим заключениям:

1. Только морская сила способна обеспечить государству, во время войны, морские сообщения с внешним миром и со своими заморскими владениями, и прервать таковые же сообщения своего

противника. Военное могущество большей части современных государств в значительной степени зависит от сохранения, во время войны, морских сообщений с внешним миром, откуда следует, что морская сила способна защитить один из важных источников военного могущества своего государства и нанести сокрушительный удар по важной части военного могущества своего противника.

2. Только морская сила может обеспечить морское побережье своего государства от неприятельского десанта и, наоборот, предоставляет возможность своим войскам высадиться на неприятельское побережье.

3. Морская сила способна оказывать значительную помощь своей армии, помогая ей обходить упертый в море фланг ее противника; перебрасывая ее части через море в тыл противника и обеспечивая доставку морем снабжения, необходимого для армии.

III.

Каким способом морская сила может успешно разрешить свои задачи?

Поставленный нами сейчас вопрос является чрезвычайно важным потому, что часто многие государственные и общественные деятели, соглашаясь с высокой полезностью задач, которые способна выполнять морская сила, не отдают себе вполне ясного отчета в способах, которыми она может осу-

ществить эти задачи и поэтому впадают в крайне опасные для государства заблуждения, надеясь осуществить эти задачи таким составом морской силы, который на самом деле совершенно для этого не пригоден.

Чтобы подойти к выяснению поставленного нами вопроса, обратим внимание на основные требования, необходимые для решения каждой из поставленных задач.

1) Чтобы обеспечить себе морские сообщения с внешним миром, необходимо, очевидно, морскую силу противника лишить возможности нападать на коммерческие суда, идущие к нашему побережью, или уходящие от него в море. Самый простой, казалось-бы, способ достигнуть этой цели должен заключаться в том, чтобы все наши коммерческие суда шли в море под охраной наших военных судов. Легко, однако, понять, что на самом деле такой способ вовсе неосуществим.

Если мы к каждому пароходу будем придавать, для его охраны, по военному судну, то стоит неприятелю выслать в море несколько быстроходных отрядов, по нескольку боевых судов в каждом, чтобы эти отряды смогли, сравнительно в короткий срок, переловить и уничтожить по одиночке все наши военные суда и захватить охранявшиеся ими коммерческие пароходы. Можно было-бы соединить идущие из наших портов в море или направляющиеся к нам коммерческие суда в караваны, по несколько десятков пароходов в каждом, и каждый такой караван конвоировать уже целым отрядом

Подводная лодка, идущая под водой (видны два перескопа).

боевых судов. Так, действительно, три столетия назад, когда правильная война на море за морскую торговлю только еще зарождалась, и поступали первые морские державы; но опыт и здравый смысл вскоре показали неудовлетворительность и такого способа защиты своей морской торговли: во-первых, эскадра, конвоирующая такой караван коммерческих судов, страшно связывается в своих движениях и, в особенности в боевом маневрировании, в случае боевого столкновения ее с неприятельским флотом, стремящимся уничтожить такой караван; во-вторых, при таком способе ведения морской войны, неприятельское государство всегда будет иметь возможность сосредоточить более сильный флот, чем каждая из наших отдельных эскадр, конвоирующих караваны коммерческих судов, и разбить их по очереди.

При современном развитии торгового мореплавания, когда, например, в феврале 1917 года, в течении всего одной недели, из портов только одной Англии вышло в море 2477 коммерческих судов, а пришло с моря в эти-же порты 2828 судов, легко представить себе, сколько и какой силы понадобилось-бы эскадр, чтобы конвоировать все это громадное число пароходов. Опыт морских войн с непреложностью показывает, что единственным надежным средством совершенно защитить во время войны свою морскую торговлю является обладание такой морской силой, которая была бы способна уничтожить или запереть в гаванях неприятельский флот.

2) Но если нельзя защитить во время войны свои морские сообщения с внешним миром без наличия сильного боеспособного флота, то, может быть, возможно, обладая быстроходными крейсерами и подводными лодками, уничтожить неприятельскую морскую торговлю? Англия, например, бесконечно больше нас нуждается в обеспеченных от неприятельских покушений морских сообщениях с другими странами и со своими заокеанскими владениями. Если мы, допустим, решим заранее, в случае войны с Англией, пожертвовать нашими морскими сообщениями, но с тем, чтобы уничтожить зато и английскую морскую торговлю, то наш противник, гораздо скорее чем мы, будет принужден к миру, так как он в гораздо большей степени чем мы, зависит от морских сообщений с внешним миром. Построить большое количество крейсеров и подводных лодок все таки будет стоить гораздо дешевле и главное более будет по средствам нашему государству, чем создать боевой флот, способный бороться с могущественнейшим в мире английским флотом.

Подобные рассуждения не раз увлекали—не только общественные и правительственные круги старой, императорской России, хронически болевшей непониманием задач и свойств морской силы, но имели успех в таких государствах, как Франция и Германия.

Особенно часто в этом отношении грешила Франция. Так, 200 лет назад, в одну из первых своих войн с Англией за морское преобладание,

Франция имела флот сильнее английского и по числу кораблей, и по их качествам, и, в особенности, по боевой подготовке личного состава. Первые месяцы войны французский флот в ряде сражений бил своего противника. Но правительство Людовика XIV не понимало природы морской войны; преследуя экономию, столь необходимую ему для покрытия расходов на продолжение сухопутной войны, оно, не смотря на блестящие боевые успехи своего флота, стало постепенно сокращать его состав и обратилось к крейсерской войне, надеясь, таким дешевым способом, уничтожить английскую морскую торговлю и, следовательно, подорвать в корне военную мощь Англии. Великолепные боевые корабли французского флота почти перестали выходить в море и, оставаясь в гаванях, постепенно разоружались, а личный состав их начал расходиться по мелким судам, усиленно занявшимся крейсерской войной. Англичане же свой боевой флот, терпевший первый год войны только поражения, систематически увеличивали и совершенствовали. Крупная неудача, постигшая на третий год войны часть французского флота, разбитую превосходными силами противника,—в значительной степени по вине самого правительства,—окончательно осудила боевой флот Франции на бездействие и разоружение, а превосходный его личный состав—на распыление по мелким крейсерским судам. Англичане не последовали их примеру; убедясь в бездействии и самоубийстве французского боевого флота, они не только не распылили и не вернули свой флот в га-

вани, но держали его в сосредоточенных силах перед французскими гаванями, подвергая их непрерывной блокаде; отдельные-же отряды английского флота с успехом занялись ловлей и уничтожением в море французских крейсеров, лишенных убежища в своих гаванях. В результате Франция лишилась своей морской силы и, по мирному договору, принуждена была уплатить победителю за все убытки, нанесенные ее крейсерами английской морской торговле.

Россия, в 90-х годах XIX столетия, также увлекалась идеей крейсерской войны против Англии, что и отразилось на ее судостроении. К счастью войны тогда не произошло; Россия не поплатилась тогда за свои ошибочные представления о сущности морской войны.

Несравненно более серьезной явилась попытка Германии уничтожить морскую торговлю Англии во время мировой войны. Как известно, во вторую половину этой войны, германское высшее командование, потеряв надежду сломить морскую мощь Англии непосредственной борьбой своего боевого флота с английским, возложила на свои подводные лодки грандиозную задачу прервать морские сообщения Англии с внешним миром. Эта попытка Германии, осуществленная ею в самом широком масштабе и основанная на применении в морской войне нового грозного оружия, на которое, с самого начала его появления в ряду других средств борьбы на море и до настоящего времени,—многими, даже морскими специалистами, возлагается столько

самых смелых, часто несбыточных, надежд, — нуждается в более подробном нашем рассмотрении.

Окончательные результаты мировой войны как будто, выносят вполне определенный приговор этой попытке Германии: эта могучая военная держава и ее союзники были задушены четырехлетней блокадой на море, осуществленной могущественным *линейным* флотом Антанты; в то же время гигантские усилия, проявленные Германией по созданию большого подводного флота, а также высокая доблесть и искусство экипажей германских подводных лодок,—не справились с грандиозной задачей — отрезать Англию от морских сообщений с внешним миром; мало того: они не смогли помешать переброске в 1918 году через весь Атлантический океан двухмиллионного американского войска и громадного количества вооружения и боевого снаряжения. Это в конце концов и явилось решающим фактором поражения Германии.

Нельзя, однако, признать такой приговор не подлежащим никакому сомнению. Указанные факты, как окончательные результаты мировой войны, конечно, бесспорны; но необходимо указать, что конечный неуспех «беспощадной подводной войны», об'явленной германским командованием своим врагам в феврале 1917 года, во многом зависел не от германских подводных лодок, но от иных причин. К числу их прежде всего надо отнести причины политического порядка.

Германское правительство долго колебалось и меняло свои решения, прежде, чем окончательно оста-

новилось на попытке сломать своего главного противника—Англию—путем «беспощадной подводной войны» против ее морских сообщений. Эти колебания отражались на постройке подводных лодок, которая велась недостаточно систематично, без определенного плана, а в некоторые периоды и недостаточно энергично. Это же обстоятельство, в свою очередь, приводило к тому, что «беспощадная подводная война», осуществлявшаяся недостаточным числом подводных лодок, далеко не давала тех результатов, которые можно было бы получить при большем количестве и лучше приспособленных подводных лодках.

Несмотря на эти коренные недостатки в самой организации германцами подводной войны, она дала ошеломляющие результаты. Достаточно сказать, что сами англичане в литературе, посвященной мировой войне, признают, что операции германских подводных лодок поставили гордую владычицу морей в 1917 году в такое близкое к гибели положение, в котором Англия ни разу не находилась за последние 200 лет. Потребовалось громадное напряжение почти неограниченных технических рессурсов Англии и Соединенных Штатов Америки, чтобы создать всю ту колоссальную систему средств борьбы с германской подводной войной, которая только в 1918 году дала, наконец, решительный результат, устранив нависшую над Англией угрозу.

Следующие цифры характеризуют результаты подводной войны Германии против морских сношений ее противников.

Потери Англии и других государств в коммерческом флоте от германских подводных лодок во время „беспощадной“ подводной войны

(в тысячах тонн водоизмещения).

	1917 год.			1918 год.		
	Английские потери.	Прочих потери.	Общие потери.	Английские потери.	Прочих потери.	Общие потери.
1-я четверть года.	912	708	1620	698	446	1144
2-я » »	1362	875	2237	631	331	962
3-я » »	953	541	1494	512	403	915
4-я » »	783	490	1273	—	—	—

Из этой таблицы видно, что уже во второй половине 1917 года размер потерь в коммерческом флоте от германских подводных лодок стал падать. Это, несомненно, об‘ясняется результатом усилий, проявленных Антантой по созданию богатых средств для борьбы с «германской подводной опасностью». Но в течение всего 1917 года, опасность еще не была ликвидирована; хотя размеры потерь в ком-

мерческих судах, поддерживавших необходимые для Англии и ее союзников морские сношения с внешним миром, со второй половины этого года и стали уменьшаться, но они все еще значительно превышали количество тонн водоизмещения вновь строившихся коммерческих судов; таким образом, в течение всего 1917 года, общее количество коммерческих судов, которое могло поддерживать морские сношения Антанты, непрерывно уменьшалось.

Постройка Англией и другими государствами коммерческого флота в период „беспощадной“ подводной войны

(в тысячах тонн водоизмещения).

	1917 год.			1918 год.		
	Англия.	Прочие.	Общее число.	Англия.	Прочие.	Общее число.
1-я четверть года.	246	341	587	320	550	870
2-я » »	249	436	685	443	800	1243
3-я » »	248	427	675	411	982	1394
4-я » »	419	571	990	—	—	—

Мы видим, что только со второй четверти 1918 года, когда число тонн водоизмещения вновь построенных коммерческих судов превысило число тонн судов, утопленных германскими подводными лодками, можно было считать нависшую над Англией и ее союзниками грозную опасность ликвидированной.

Количество германских подводных лодок, участвовавших в «беспощадной» подводной войне, было далеко не так велико, как это считали ее враги во время войны. Следующие цифры дают представление о численности германского подводного флота за все время мировой войны: Германия начала войну, имея всего 28 подводных лодок. В течение 1914 года в строй вступило 5 новых подлодок и погибло также 5. Таким образом, к началу 1915 года Германия снова обладала всего 28 подлодками.

В течение 1915 года в строй вступило 54 подлодки, а погибло 19. Таким образом, к началу 1916 года германский подводный флот возрос до 63 подлодок.

В течение 1916 года в строй вступило 87, а погибло 25. Таким образом, к началу 1917 года, германский подводный флот возрос до 125 подлодок.

В течение 1917 года в строй вступило 78, а погибло 66. Таким образом, к началу 1918 года германский подводный флот возрос до 137 подлодок, т. е. всего на 12.

В течение 1918 года (по октябрь, до заключения, 9 ноября, перемирия) в строй вступило 74,

а погибло 70; т. е. за последний год войны германцам удалось увеличить свой подводный флот всего на 4 подлодки.

При учете количества германских подводных лодок, действительно участвовавших в операциях «беспощадной» подводной войны, необходимо принять во внимание следующее: значительное число их было занято 1) чисто военными операциями дозорной и разведочной службой при линейном флоте, 2) операциями против русских морских сил в Балтийском и Черном морях, 3) операциями в Дарданеллах против блокирующих сил союзного флота. Кроме того, едва ли не половину германского подводного флота составляли малые, наспех построенные из имевшихся под рукой материалов, подлодки; они были специально предназначены для действий у бельгийского побережья и в Английском Канале, будучи мало пригодны для несения блокадной службы вдали от своей базы. Наконец, значительный процент германских подлодок, при усиленной боевой службе, должен был всегда состоять в ремонте.

Если принять во внимание все эти обстоятельства, становятся правдоподобными утверждения германских морских писателей, что в самые интенсивные месяцы «беспощадной подводной войны» не было занято непосредственными операциями против морских сношений Антанты одновременно более 50 подлодок; но даже это число распределялось на громаднейший театр, охватывавший и прибрежные воды британских островов, и Атлантический океан (собственно—полосу его—между британскими остро-

вами и берегами Канады и Соединенных Штатов), и Ледовитый океан (у нашего Мурманского побережья), и Средиземное море. Нельзя не признать прямо изумительными вышеприведенные результаты «беспощадной» подводной войны, при малом числе непосредственно участвовавших в ней германских подлодок.

Правда, что, с другой стороны, эти результаты в большой степени об'ясняются новизной применения в морской войне,—в особенности для борьбы с морской торговлей,—подводных лодок: союзники долго не могли изыскать действительных способов борьбы с этим новым орудием. Как только противники Германии выработали и осуществили на деле грандиозную систему охраны своей морской торговли и борьбы с германскими подлодками,—грозная опасность, нависшая над их морскими сношениями, стала быстро падать, как это было видно из вышеприведенных таблиц, а потери германского подводного флота, наоборот, стали возрастать.

За весь 1916-й год германцы потеряли всего 25 подлодок.

За 1-ую	четверть	1917 г.	они	потеряли	10	подлодок;
За 2-ую	»	1917 »	»	»	12	»
За 3-ью	»	1917 »	»	»	20	»
За 4-ую	»	1917 »	»	»	24	»
За 1-ую	»	1918 »	»	»	18	»
За 2-ую	»	1918 »	»	»	26	»
За 3-ью	»	1918 »	»	»	27	»

Таким образом, громадные усилия германского подводного флота задушить Англию, отрезав ее от

морских сношений с внешним миром, были сломлены стредствами надводного и воздушного флотов. Вся совокупная система этих средств могла быть успешно осуществлена только потому, что на морях безраздельно господствовал могущественный линейный флот врагов Германии. Вывод, как будто, получается не в пользу подводных лодок.

Не забудем, однако, о том громадном напряжении, которое потребовалось от двух наиболее богатых промышленностью государств,—Англии и Соединенных Штатов,—чтобы создать всю сумму средств, необходимых для борьбы с грозной опасностью, созданной малым числом германских подлодок, стоимость и численность экипажей которых, конечно, была во много раз меньше, чем расходы и количество людей и средств, затраченных на борьбу с ними; не забудем также, что наиболее совершенные типы подводных лодок, которые строила Германия специально для этих операций и на которых был применен весь опыт войны, не успели достроить и употребить в дело,—за окончанием войны.

Можно поэтому сказать, что *подводные лодки являются действительным орудием морской войны, создающим грозную опасность для морских сношений противника с внешним миром.* Борьба с этой опасностью не безнадежна, но требует затраты громадных средств, тщательно продуманной и проведенной в жизнь системы их использования. Осуществление на деле всей этой системы борьбы с подводной блокадой безусловно требует предварительного осуществления господства своего линейного

флота в море; только под его прикрытием, как ниже увидим, и возможно осуществить на деле всю эту крайне сложную и громадную систему.

Но мало, ведь, прервать морские сношения противника с внешним миром; это — только половина всей задачи войны на море. Остается еще другая, не менее, если не более важная: *обеспечить свои морские сношения с внешним миром.* Каким образом эта задача может быть осуществлена подводным флотом?

Во всякой вооруженной борьбе одна вооруженная сила стремится уничтожить другую и этим путем достигнуть конечной цели войны. Подводные же флоты обладают и, вероятно, еще долго будут обладать основным коренным недостатком: *они слепы под водой* и потому не в состоянии ни бороться друг с другом на уничтожение, ни блокировать один другого. В силу этого подводные лодки могут являться мощным орудием разрушения экономических и культурных ценностей, но не защиты их: для достижения последней задачи необходимо предварительно уничтожить угрожающую этим ценностям вооруженную силу противника, т. е. его подводный флот; но этого-то как раз и не способен выполнить подводный флот, в силу, его основного и коренного недостатка—слепоты под водой.

Согласимся на минуту с крайними энтузиастами подводных лодок и представим себе, что линейные флоты обоих противников уничтожены или безнадежно загнаны в свои базы могучими подводными флотами, которые принялись затем за уничтожение морских

сношений противника с внешним миром. Картина получилась бы такая: подводные лодки обоих враждующих сторон старательно и успешно уничтожают транспорты и коммерческие суда, принадлежащие неприятелю, и *нейтральные* (т. е. принадлежащие не участвующим в войне государствам), если последние идут в неприятельские порты или из них. Конечный успех будет на той стороне, которая таким путем раньше задушит экономически своего врага.

Вооружение коммерческих судов артиллерией (что начало в широком масштабе практиковаться Англией и ее союзниками для защиты от нападений германских подлодок) не позволит подводным лодкам каждый раз, при поимке коммерческого парохода, всплывать, подходить в надводном состоянии и производить осмотр, чтобы убедиться в его нациноальности, назначении и характере груза. Подводным лодкам поневоле придется просто топить все коммерческие пароходы, идущие в направлении к неприятельским водам или из них. Следовательно, в рассматриваемом нами случае, нещадно уничтожались бы соединенными усилиями обоих враждебных подводных флотов коммерческие суда, принадлежащие не только воюющим государствам, но и нейтральным.

При широком толковании подозрительности направления идущего в море нейтрального коммерческого судна (а такое широкое толкование непременно будет, хотя бы из-за желания командира подводной лодки отличиться, т. е. побить рекорд

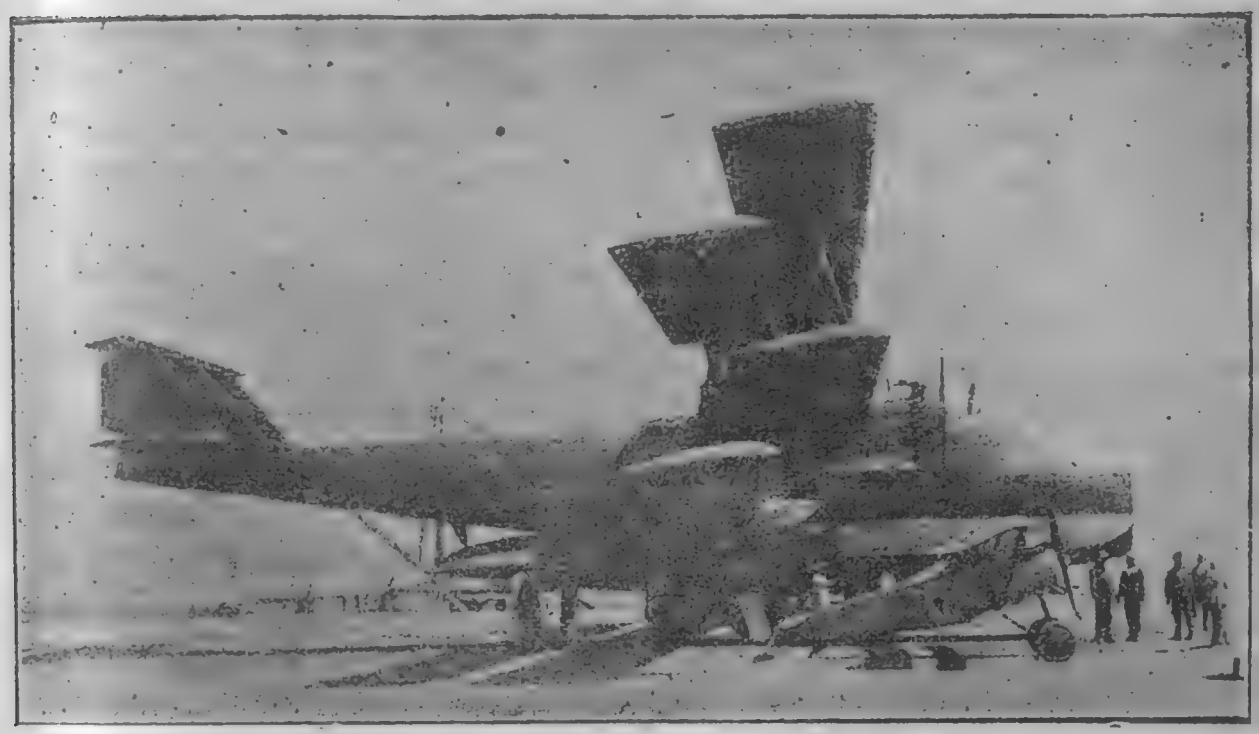
в количестве утопленных им судов) морская торговля всего мира остановится,—в случае войны двух морских государств между собой; это неизбежно произойдет, если она будет вестись только одними подводными флотами, способными уничтожать надводные суда, но неуязвимыми друг для друга! Это—не только война на взаимное уничтожение военной и экономической мощи воюющих государств, но влечет за собой и разрушение всех вообще экономических и культурных сношений всего мира; такая война настолько противоречит самым элементарным понятиям и интересам всего человечества, что произойдет одно из двух: или она уничтожит саму себя, т. е. сделает вообще подобный способ войны невозможным из-за единодушного возмущения всех народов на «двух вступивших в такую, опасную для всех окружающих, драку международных разбойников», или же она заставит человеческий гений найти средства борьбы надводных судов с подводными.

Пока мы видели на опыте мировой войны, что человеческий гений успешно справляется с последней задачей, подтверждая этим старинную военную истину: *всякому новому оружию всегда находится могущее с ним бороться контр-оружие.*

Итак, в конечном выводе, мы должны прийти к заключению, что *только такая морская сила, которая способна в открытой борьбе уничтожить неприятельский флот и запереть выходы из неприятельских портов в море,—может обеспечить наши морские сообщения с внешним миром и прервать неприятельские.*

3) Посмотрим теперь, каким способом возможно произвести *вторжение* с моря на побережье противника и как обеспечить собственное побережье от таковых-же попыток неприятеля.

Этот вопрос для некоторых государств часто имеет еще более существенное значение, чем за-



Летучая лодка.

щита его морской торговли от нападения на неприятеля.

Россия, например, во время мировой войны никаким образом не могла расчитывать на поддержание своих морских сообщений с внешним миром ни через Балтийское, ни через Черное моря,

так как выходы из обоих морей в океан находились в руках неприятельских государств. Но существенно важным для России представлялось, во-первых, обеспечить свои побережья на обоих морях от неприятельского десанта,—что, как я выяснял уже в предыдущем очерке, освобождало наше командование от необходимости выделить, специально для обороны своих берегов, большие сухопутные силы. Во-вторых, специально на Черноморском театре, представлялась чрезвычайная желательность обеспечить себе возможность, в нужный момент войны, произвести высадку своих сухопутных сил в окрестностях Константинополя. Эта постоянная угроза нанести смертельный удар Турции с моря приковала к ее столице значительные турецкие сухопутные силы, лишая этим нашего противника возможности сосредоточить свои силы в тех местах своей территории, где производились наступательные действия армий нашей и нашего союзника — Англии.

Как же можно в действительности обеспечить свои берега от неприятельского вторжения и, наоборот, доставить себе возможность произвести высадку своих сухопутных сил на неприятельское побережье?

Для решения второго вопроса, т.-е. обеспечения себе возможности произвести высадку на неприятельское побережье, необходимо, конечно, прежде всего обеспечить идущие в море наши транспорты с войсками от нападения на них неприятельского флота. Если принять во внимание,

что для перевозки морем одного армейского корпуса (60.000 человек), со всей его артиллерией, кавалерией, вспомогательными и инженерными частями и запасами, необходимо не менее 100 транспортных пароходов, вместимостью каждый, в среднем, около 3.000 тонн, то легко представить себе, насколько трудной является задача морской силы защитить такое количество совокупно идущих транспортов от нападения частей неприятельских морских сил,—даже если-бы наш конвоирующий флот и значительно превышал силами своего противника. Во-первых, в этом случае наш флот будет совершенно связан в своем боевом маневрировании, обязанный в бою не столько наносить удары своему противнику, сколько защищать всю громадную массу транспортов от энергичных нападений на них неприятельских боевых судов; необходимо считаться с тем, что гибель, например, двух или трех транспортов, на которых погружена артиллерия, или боевые запасы перевозимого корпуса, явится уже для последнего столь серьезной потерей, которая может заставить отложить все предприятие. Во-вторых, необходимо также предусматривать ту, более чем вероятную, панику, которая овладеет находящимися на транспортах войсками, попавшими в такой морской бой и чувствующими себя совершенно беспомощными от нападения любого неприятельского миноносца, не имеющими места укрыться от града падающих и несущих массовую смерть неприятельских снарядов; один попавший в пароход снаряд уже произведет на нем пожар,

а несколько—пустят его ко дну, со всеми находящимися на нем войсками. Можно определенно сказать, что первые-же горящие или тонущие пароходы заставят всю остальную массу транспортов броситься в разные стороны, что окончательно сделает невозможным исполнение нашим флотом его задачи.

Таким образом, непосредственное конвоирование флотом, хотя бы и превосходящим силами своего противника, большого количества совместно идущих к неприятельскому берегу пароходов с войсками является операцией чрезвычайно трудной, а в случае смелой предприимчивости противника, и вовсе неисполнимой и обреченной на большую катастрофу.

При некоторых удачных обстоятельствах, правда, можно расчитывать на то, что флоту, с идущим при нем десантом, удастся благополучно избежать встречи с неприятельским флотом, во время перехода через море. Но ведь морской переход составляет еще только первую, более легкую, половину десантной операции; предстоит еще производство самой высадки наших войск на неприятельском побережье. Вполне очевидно, что если еще возможно скрыть от неприятеля переход через море своего десантного флота, то появление его у неприятельского берега уже несомненно станет немедленно же известным неприятельскому командованию, которое сейчас же сможет направить свои морские силы к месту высадки. А, между тем, нашему флоту предстоит еще задача подготовить место для высадки своих войск, в смысле бомбар-

дировки побережья, чтобы заставить неприятельские войска отойти от берега вглубь страны и этим дать нам возможность начать высадку. Само производство высадки часто требует устройства на неприятельском берегу пристаней и разного рода разгрузочных приспособлений для выгрузки таких тяжелых грузов, как, например, артиллерии. Высадка армейского корпуса потребует вообще, при самых благоприятных условиях погоды, несколько суток времени, в течение которых на флоте остается обязанность поддерживать высаживающиеся части своим артиллерийским огнем. Еще более усложнится производство десантной операции, если предварительно флоту придется бороться с установленными на берегу неприятельскими батареями. Можно, таким образом, представить себе, насколько будет связан флот во время производства высадки войск на неприятельском берегу; легко, поэтому, также понять, насколько станет трудным положение всей нашей десантной операции,— в случае появления, во время производства высадки, неприятельского флота, с которым нашему придется вступить в бой, бросив обстрел побережья и непосредственную помощь высаживающимся частям. Положение нашего десантного корпуса станет безвыходным, если, в результате боя со своим противником, наш флот потерпит неудачу и, если и не будет уничтожен, то будет вынужден вернуться к своим берегам и укрыться в своих гаванях.

Сто двадцать лет назад, великому французскому полководцу Наполеону Бонапарту удалось, несмотря

на присутствие в Средиземном море сильной английской эскадры, избежать встречи с ней и с десантной армией переправиться из Франции через все Средиземное море, в Египет, где и благополучно высадиться. Но, через несколько дней после этого, английская эскадра подошла к месту высадки и уничтожила в бою стоящий здесь французский флот. Высадившаяся в Египте французская армия, вследствие этого, была отрезана от Франции, так как египетские берега тщательно наблюдались английской эскадрой; этим самым гибель этой армии была предрешена. И действительно, несмотря на блестящие победы Наполеона в Египте, его армия, не получая подкрепления из своей страны, с каждым новым сражением уменьшалась в своем составе, запасы ее истощались, оружие постепенно приходило в негодность. В результате, через несколько лет безнадежной борьбы, французская армия принуждена была сдаться своим противникам, брошенная задолго еще до этого своим полководцем Наполеоном, которому удалось благополучно проскользнуть на фрегате обратно во Францию, обманув еще раз бдительность сторожившего его английского флота.

И опыт истории прошлых войн, и рассуждения приводит нас, таким образом, к выводу, что для того, чтобы обеспечить себе возможность произвести высадку своих войск на неприятельском побережьи, — необходимо предварительно лишить неприятельский флот возможности напасть на нашу десантную экспедицию, как во время перехода ее

морем, так и во время производства самой высадки; а для этого—единственным средством является, или уничтожить неприятельский флот, или запереть его в его гаванях.

Посмотрим теперь, как мы можем обеспечить свое побережье от неприятельской высадки. Из вышеизложенных рассуждений делается совершенно ясным, что для этого мы должны сохранить за своей морской силой возможность напасть на неприятельскую десантную экспедицию или во время перехода ее через море, или во время производства ею высадки на нашем побережье. И в этом вопросе необходимо отдавать себе совершенно ясный отчет в тех боевых свойствах, которыми для этого должна обладать наша морская сила.

Дело в том, что особенно в этом вопросе часто встречаются заблуждения у многих, не только государственных и общественных деятелей, но даже и среди военных моряков. Опять таки стремление избежать больших расходов, неизбежных с созданием боевого флота, заставляет этих людей искать более дешевые способы обеспечения защиты своих берегов. Появление, в ряду технических средств морской войны, нового оружия или новых типов боевых судов, часто служит поводом схватиться таким людям за это новое оружие и, возлагая на него преувеличенные надежды, об'являть его верным и дешевым средством для защиты своих берегов. Так было, например, 40 лет назад, когда в составе военных флотов впервые появились и оправдали себя на боевом опыте миноносцы, воору-

женные самодвижущимися минами Уайтхеда. Успех минных атак в нескольких случаях во время войны в южной Америке и у нас на Черном море, во время войны с Турцией в 1877 году, — дал повод противникам настоящего, дорого стоющего, боевого флота утверждать, что время господства на море броненосцев прошло и что маленькие миноносцы способны отогнать или уничтожить их, если они появятся у наших берегов. Увлекшаяся этой идеей Франция, в период двух последних десятилетий XIX столетия, почти совсем приостановила постройку своего броненосного флота, но зато выстроила большое количество миноносцев и распределила их по отрядам, расположенным в нескольких укрепленных военных портах, вдоль своего побережья. Счастье Франции, что ей не пришлось в этот период времени воевать с государством, обладающим сильным боевым флотом, а то ей снова, как это много раз случалось в ее истории, пришлось бы дорого заплатить за свои заблуждения, в основных вопросах о значении и средствах морской силы.

Опыт морских войн, происшедших на грани XIX и XX столетия, а именно: Японско-Китайской войны (1894 г.), Испано - Американской войны (1899 г.), и в особенности, Русско-Японской войны (1904 — 5 г.г.), тщательно изученный представителями французской военно-морской науки и подтвержденный рядом маневров мирного времени, а также и примеры других государств, энергично развивавших свои морские силы, в смысле плано-

мерного создания сильного боевого флота,—вернули Францию на правильный путь создания морской силы, но ее увлечение минным флотом сыграло свою роль: с 1890 года, когда ее морская сила занимала второе место в мире, после английской, к началу мировой войны, Франция заняла уже четвертое, если не пятое место в ряду сильнейших морских держав, уступая в силе своего флота Англии, Германии, С.-Американским Соединенным Штатам и, едва ли, не Японии.

Наша морская сила была почти полностью уничтожена во время войны нашей с Японией. Естественно, что по окончании этой войны, перед русским правительством и обществом стал тревожный вопрос о положении наших морских границ на Балтийском и Черном морях; на первом из них грозным нашим противником являлся могущественный германский флот, а на Черном море Турция, поощряемая Германией, делала энергичные шаги к созданию своей морской силы. Истощение финансовых средств государства после неудачной войны, с одной стороны; недоверие к Морскому Ведомству, приведшему к бесславной гибели свой флот в Тихом океане, с другой стороны,—заставили русский народ чутко и осторожно отнестись к вопросу о воссоздании обороны наших балтийских и черноморских берегов. Военно-морская техника заграницей в это время создала, с одной стороны, новый мощный, но вместе с тем и чрезвычайно дорого стоющий, тип линейного корабля *дредноут*, и, с другой—проявила себя большими успехами в усовершен-

ствовании подводных лодок. Не только в общественных и правительственных кругах, но и среди наших военных моряков того времени, отсутствовало единство определенных, установившихся взглядов на задачи и состав морской силы, — что привело к упорной борьбе между представителями двух взглядов: с одной стороны, так называемые «подводники» доказывали полную возможность обеспечить оборону русских берегов одним подводным флотом; «линещики», с другой стороны, совершенно справедливо указывая на опыт больших морских войн, на ошибки Франции, на пример Германии, систематически создававшей могучий боевой флот,—доказывали совершенную необходимость для России создания настоящего боевого флота, способного в открытом бою отразить нападение на наши берега неприятельской морской силы. Этот долгий спор представителей двух взглядов был тем особенно прискорбен, что, как я уже сказал, в нем участвовала не только всегда мало понимавшая в морских вопросах русская печать, но и передовые представители нашего командного состава. Отсутствие, даже в морской среде, установившихся взглядов на основные задачи и свойства морской силы, естественно, порождали в правительстве и в народе колебания в принятии окончательного решения, что привело к тому, что новые линейные корабли для Балтийского моря были начаты постройкой только в 1910 году, а для Черного моря — в 1911 году; а к началу мировой войны ни один из новых наших кораблей не вступил в строй ни в том, ни в другом море.

Я нарочно привел два примера из истории последних лет развития морских сил Франции и России, чтобы показать, какой опасностью для государства угрожает отсутствие в народе, а тем более в морской среде, установившихся взглядов на основные задачи и свойства морской силы.

Чтобы нам освободиться впредь от опасных увлечений новыми дешевыми средствами морской войны и усвоить себе правильный взгляд на единственно верный способ обеспечить оборону своего побережья, разберем теперь этот вопрос несколько подробнее. Мы уже видели в предыдущей главе, что одними береговыми средствами, т.-е. войсками и береговыми батареями, мы не можем обеспечить свое побережье, а что для этого необходимо обладать морской силой, способной уничтожить или отразить береговой неприятельский десантный флот, приближающийся к нашему побережью. Допустим, сперва, что мы решили возложить эту задачу на подводные лодки, которые, для этого, мы выстроили в соответственном количестве и соответствующих качеств, а вдоль нашего побережья создали для них ряд станций для отдыха и пополнения запасов. Прежде всего необходимо иметь в виду, что при таком способе обороны своего побережья, нам придется отказаться от попытки уничтожить или отразить идущий с десантом флот еще в море, до подхода его к нашим берегам. Зная об отсутствии у нас боевого флота, противник разобьет свой десантный флот на сравнительно немногочисленные отряды (например по 10 пароходов),

которые выйдут в море в разное время и по разным направлениям, с тем, чтобы к определенному сроку собраться у определенной, намеченной для высадки, точки нашего побережья. Каждый из таких отрядов будет охраняться, во-первых, средствами воздушного флота, т.-е. привязными шарами, дирижаблями и гидроаэропланами, во-вторых, дозорной цепью миноносцев. Кроме того, десантные транспорты могут быть вооружены легкой артиллерией, достаточной для борьбы с подводными лодками. Наконец, во время самого перехода через море, такой десантный отряд может все время итти переменными курсами, т.-е. менять свой курс, поочередно, вправо и влево, хоть через каждые полчаса. Посмотрим теперь, насколько, при всех этих условиях, станет возможной атака подводными лодками такого отряда, идущего в море. Прежде всего, его надо найти. Дальность видимости с идущей, хотя бы и в надводном состоянии, подводной лодки весьма не велика, вследствие малой высоты ее палубы над водой; уже при небольшой сравнительно волне, нечувствительной для надводных судов среднего размера, наблюдение с подводной лодки за окружающей морской поверхностью делается вовсе невозможным. Скорость современных подводных лодок в надводном положении доходит до 21 узла, а в подводном—до 15 узлов. Совместное плавание и маневрирование нескольких подводных лодок возможно только в надводном положении, так как, находясь под водой, они не видят друг друга. При всех этих условиях, легко можно себе представить,

насколько трудно подводным лодкам разыскать в море неприятельский отряд; можно сказать, что только случайно лодка может на него наткнуться. Но мало еще подводной лодке увидеть противника; надо еще занять относительно него такое положение, с которого можно выпустить по нему свои мины. Расчеты показывают, что для этого подводная лодка должна подойти, конечно в подводном состоянии, на расстояние 3-х миль [1]) до неприятельского корабля или отряда, обязательно расположившись еще, при этом, впереди его, т.-е. где нибудь между носом и серединой переднего судна.

Занять такое положение, при ограниченной подводной скорости лодки, не больше 15 узлов, почти невозможно, если только сам неприятель не подвернется под такое благоприятное для лодки положение. Если же принять во внимание, что наблюдение за морем с надводного судна вообще несравненно легче, чем с идущей в подводном положении лодки; что идущий в море десантный отряд окружен цепью миноносцев, что поверхность моря кругом него, кроме того еще, будет наблюдаться с аэропланов и воздушных шаров, которые обладают способностью видеть на довольно значительную глубину под водой; что простого поворота отряда достаточно, чтобы избежать встречи с обнаруженной уже подводной лодкой,—то легко будет понять, насколько трудной представляется в действительности атака подводными лодками идущих в море

---

[1]) Морская миля равняется $1^3/_4$ верстам.

десантных отрядов. Не забудем еще, что опасным врагом подводной лодки является аэроплан, который прекрасно видит идущую под водой лодку, будучи сам с нее часто невидимым, и с большой меткостью может кидать в нее бомбы.

Взвесив все описанные условия действия подводных лодок против идущих в море десантных отрядов, мы придем к заключению, что процент удачи их будет не больше того, который был достигнут германскими лодками в борьбе против английской торговли, когда на 5000 пароходов, вышедших из английских портов и вошедших туда в течение одной недели, утоплено было подводными лодками всего 23 парохода; значит, при том же проценте, мы самое большое можем расчитывать на потопление нашими подводными лодками—одного—двух неприятельских, идущих к нашим берегам, десантных пароходов, из числа сотни их, перевозящих армейский корпус.

Опыт мировой войны подтверждает наш расчет. В 1918 году американцы перевезли через Атлантический океан в Европу полутора-миллионную армию, причем, несмотря на самые энергичные действия в это время на путях следования американских транспортов германских подводных лодок, число потопленных американских пароходов с войсками было ничтожно. Так, из числа первых 700.000 перевезенных через океан американских солдат, от атак подводных лодок погибло всего 291 человек!..

Посмотрим теперь, каковы будут условия для действия наших подводных лодок против неприятельского десантного флота, подошедшего уже к определенному пункту нашего побережья и приступившего к высадке на него десанта. Условия для атаки подводных лодок здесь облегчаются тем, что, во-первых, пароходы с войсками более уже не двигаются, а стоят на месте; во-вторых, против них можно будет постепенно сосредоточить хотя бы весь наш подводный флот. Но, с другой стороны, и противник наш в этих условиях приобретает драгоценные преимущества, в виде того действительного средства борьбы с подводными лодками, которым он не мог пользоваться на ходу, в море. Этим средством являются противолодочные сети, вполне оправдавшие себя на боевом опыте мировой войны, которыми может окружить себя производящий высадку неприятельский флот; кроме того, его миноносцы и гидропланы здесь также получают более легкое поле для наблюдения за нашими подводными лодками и для борьбы с ними. Произведенная нами высадка одной дивизии у Трапезонда, в апреле 1916 г., в то время, когда германские лодки довольно часто появлялись в разных местах Черного моря, обошлась без всяких потерь от подводных атак.

Таким образом, и прямые рассуждения, и опыт мировой войны, приводят нас к убеждению, что один подводный флот бессилен защитить наше побережье от высадки на нем крупного неприятельского десанта.

Легко понять, что еще более бессильными для этой цели окажутся миноносцы, которые днем будут отогнаны от идущего в море десантного флота состоящими при нем крейсерами, а ночью не будут в состоянии его найти. Насколько последняя задача представляется трудной для миноносцев, показывает, например, тот факт, что после боя нашей П.-Артурской эскадры с японским флотом 28 июля 1904 года, кончившегося отступлением нашей эскадры в П.-Артур,—японские миноносцы, которые к заходу солнца окружили ее тесным кольцом на горизонте, чтобы начать ее атаковывать с наступлением темноты, в действительности, в большинстве своем, потеряли ее; только малая часть японских миноносцев пыталась в эту ночь, хотя и безуспешно, атаковывать нашу эскадру. Правда, в ночь после второго большого морского сражения этой войны,—Цусимского боя—между нашей 2-ой Тихоокеанской эскадрой и японским флотом, окончившегося еще засветло полным разгромом нашей эскадры, гибелью лучших ее кораблей и большими повреждениями на остальных судах эскадры,—японские миноносцы уже не выпустили нашей эскадры из виду и своими минными атаками окончательно ее доканали, подорвав большую часть поврежденных еще в дневном бою наших судов.

Нельзя, однако, забывать, что Цусимский бой происходил в ограниченном водном пространстве—в проливе; что часть наших судов имела поврежденные в дневном бою трубы, из которых вырывалось пламя из котельных топок; что сквозь про-

боины в борту кораблей проходил наружу свет из палуб; что некоторые наши суда злоупотребляли своими прожекторами, освещая ими подозрительные для них суда и тем открывали свое присутствие; вообще условия для минных атак были исключительно благоприятные. Но, так или иначе, миноносцы имеют, всетаки, шансы на успех своих ноч-

Уборка минных заграждений тральщиком.

ных атак, если они находились в соприкосновении с неприятелем еще до захода солнца и, в особенности, если они атакуют неприятельскую эскадру, расстроенную дневным боем. Но одни, самостоятельно, миноносцы ночью найти неприятеля в море не способны, а днем, как я уже указывал, их отгонят от неприятельского флота состоящие при нем крейсера.

Все случаи, когда, во время действий под П.-Артуром, наши миноносцы высылались в море с тем, чтобы найти неприятеля, показали полную бесплодность таких для них поручений. Опыт мировой войны всецело подтверждает эти выводы относительно действий миноносцев в море.

Если, приняв во внимание вышесказанное, мы решили бы дополнить нашу морскую силу, введя в ее состав, кроме подводных лодок и миноносцев, еще легкие быстроходные крейсера, причем на обязанности последних лежала бы задача найти идущий в море неприятельский десантный флот и подвести к нему днем наши подводные лодки, а ночью—миноносцы, для производства минных атак, то не трудно убедиться, что и такой состав нашей морской силы не приведет к цели,—неприятельский флот в этом случае прежде всего постарается запереть наши крейсера в наших же гаванях, и, кроме того, окружит свои идущие морем десантные отряды дозорной цепью из миноносцев и крейсеров, на обязанности которых будет лежать лишь задача заблаговременно открыть приближение к этим отрядам наших крейсеров. Расстояние между такой дозорной цепью и идущим внутри ее десантным отрядом будет таково, что наши крейсера увидят сперва лишь только суда дозорной цепи, а самого десантного отряда не обнаружат. Если же наш крейсер захочет приблизиться, прорвать дозорную цепь, чтобы увидеть дессантный отряд, то против него будет выслан находящийся при этом-же десантном отряде сильный и столь же быстроходный

броненосный крейсер (так называемый—«линейный крейсер»), который или отгонит нашего разведчика, или уничтожит его.

Следовательно, и этот способ наших действий против идущего в море неприятельского десантного флота не может привести к успеху. Мы приходим к заключению, что нам необходимо будет иметь еще и сильные броненосные крейсера, против которых, однако, неприятель может противопоставить еще более сильные линейные корабли. Путем таких рассуждений мы неизбежно придем к выводу, что только наличие боевого флота, состоящего из всех классов боевых судов, способно обеспечить наше побережье от высадки неприятельского десанта.

Из приведенных нами рассуждений о способах обеспечения своих морских торговых сношений и защиты нашего побережья, а также о способах уничтожения неприятельской морской торговли и обеспечения себе возможности произвести высадку на неприятельское побережье,—не трудно убедиться, что и те важные услуги, которые может оказать морская сила армии, действующей против врага в приморской местности, т. е. охрана ее фланга и тыла, обход фланга неприятельской армии, высадка ей в тыл крупных наших отрядов, снабжение нашей армии через море и перерыв такого-же снабжения неприятельской армии,—могут быть осуществлены только такой морской силой, которая способна вступить в открытую борьбу с неприятельским боевым флотом.

В конечном выводе мы видим, что все задачи, которые только могут быть возложены государством на его морскую силу, могут быть осуществлены только таким его составом, который способен вступить в открытую борьбу с неприятельским флотом за *господство на море*. Эта задача, таким образом, и является непосредственной задачей морской силы. Только осуществив ее, морская сила может обратиться уже к решению всех, разобранных нами выше, конечных своих задач, т. е. защиты своей или уничтожения неприятельской морской торговли, обороны своего и нападения на неприятельское побережье, и, наконец, оказания помощи своей армии.

Представляется однако большая разница в характере тех непосредственных задач, к осуществлению которых надо стремиться в случае конечной задачи морской силы наступательного характера, т. е. прекращения неприятельской морской торговли и высадки на неприятельское побережье, и в случае задач оборонительного характера, т. е. защиты своей морской торговли, обороны своего побережья.

В случае наступательных задач, морская сила непременно должна стремиться к *господству на море*, т. е. к уничтожению неприятельского флота или к закрытию ему выхода из его гаваней. В случае-же оборонительных задач морская сила должна, главным образом, стремиться к тому, чтобы сохранить свою боеспособность и свободу выхода в море, т. е. не допустить противника к господству на море.

В самом деле, полный перерыв морских сообщений неприятельской страны с внешним миром возможен только в том случае, если наш флот будет в состоянии запереть с моря все неприятельские порты и гавани; для этого ему придется разделить свои силы на отряды, которые должны сторожить выходы из всех этих портов и гаваней. При этом необходимо еще будет держать в своих гаванях по крайней мере второе такое же число отрядов, чтобы подсменять первые, для пополнения корабельных запасов, отдыха команд и ремонта судовых механизмов. Такое разделение силы своего флота на отдельные отряды явилось-бы сущим безумием для того из противников, который не уничтожил еще или надежно не запер неприятельскую морскую силу. Таким поступком он дал бы возможность своему противнику разбить его по частям.

Отсюда ясно, что наилучшим решением своей задачи для нападающей стороны было-бы уничтожить в бою неприятельскую морскую силу, а, если она избегает боя и укрывается в своей гавани, запереть ей выход из гавани, после чего высадить десант, осадить эту гавань с суши и постараться овладеть, совместными усилиями армии и флота, и гаванью, и укрывшейся в ней неприятельской морской силой. После этого уже нападающая сторона может безопасно разделить свой флот на отряды и распределить их, для наблюдения за всеми неприятельскими портами, в целях полного прекращения неприятельской морской торговли. Легко понять, что такой же способ действий необходим для на-

падающей стороны, если она намерена производить в большом размере наступательные действия в неприятельскую страну, через ее побережье. Япония, во время войны с нами, должна была перебросить свои армии со своих островов, через море, в Китай и Манчжурию, и подвозить морем-же пополнения и запасы армиям и вывозить оттуда раненых. Чтобы обеспечить столь необходимые для нее морские сообщения со своей армией, она решила добиться господства на море. Ослабив нашу П.-Артурскую эскадру внезапной минной атакой, произведенной ее миноносцами еще до об'явления войны, она затем все силы своего флота направила на то, чтобы запереть нашу эскадру в П.-Артуре; только после этого она уже приступила к переброске своих войск на материк. Имея-же в виду, что Россия начала готовить к отправлению на Дальний Восток вторую эскадру, которая могла-бы соединиться с первой, запертой в П.-Артуре, и тогда наша морская сила, будучи сильнее японского флота, в свою очередь могла-бы перейти к наступательным действиям, чтобы уничтожить или запереть японский флот в его гаванях, отрезать японскую армию от сообщений со своей страной и этим обречь ее на гибель, а Японию на полное поражение,—японское командование не ограничилось тем, что заперло с моря нашу эскадру в П.-Артуре, но осадило еще этот порт с суши и, после семимесячной осады, овладело им и нашей, запертой в нем, первой эскадрой. Когда-же прибыла на Дальний Восток вторая наша эскадра, то, в решительном бою, япон-

ский флот ее полностью уничтожил, чем окончательно обеспечил морские сообщения своей армии и получил неограниченную возможность производить высадки в любом пункте нашего побережья, т. е. достиг *полного господства на море*.

Английский флот, во ввемя мировой войны, не сумел использовать единственный случай, который ему представился для уничтожения слабейшего германского флота, когда последний, после двух лет войны, наконец, решился помериться с ним силами в открытом море. Больше этот случай не повторился, и всю войну германский боевой флот провел в своих прибрежных водах, под защитой сильной, вынесенной на острова, укрепленной линии. Закрыть германскому флоту выход в море, из-за этой укрепленной линии, английский флот не мог-бы, вследствие большой длины этой линии и возможности германскому флоту выходить в море через различные точки этой укрепленной линии. Да в этом английскому флоту не представлялось и особенной надобности, так как верховное английское командование не имело намерения производить высадки своих войск на германском побережье. Прекращение-же морских сообщений Германии с внешним миром, которое было поставлено главной задачей английской морской силе, было достигнуто ею другим способом, благодаря благоприятному расположению английских островов относительно германского побережья. Пути из океана к этому побережью огибали с севера, и с юга анлийские острова, причем южный путь проходил через узкий пролив, отде-

ляющий эти острова от Франции, а северный—через гораздо более широкий проход между английскими островами и Норвегией. Главные силы английского флота были сосредоточены в северной части своих островов, имея своей задачей закрыть этот широкий проход для морских сообщений Германии с океаном; южный-же узкий проход охранялся меньшей частью сил английского флота.

Если бы германский боевой флот, для того, чтобы выйти, например, в океан или встретить идущие с океана коммерческие суда, пошел-бы в один из этих проходов, т. е. в северный или южный. то он неминуемо-бы столкнулся с английским флотом, который получил бы возможность отрезать своего противника от его гаваней и в решительном бою уничтожить его, добившись таким образом уже окончательного прекращения сообщений Германии с внешним миром. Таким образом, благодаря местным условиям, которые заключались в том, что примыкавшее к германскому побережью Северное море сообщалось к океаном двумя проливами, один берег которых принадлежал Англии, она могла, посредством свой морской силы, отрезать морские сообщения Германии с внешним миром, прежде чем уничтожить в бою германский боевой флот, или плотно запереть его в его гаванях. Таким-же образом любая морская держава, которая будет владеть выходами в океан из Балтийского и Черного морей, отрежет нас от сообщений с внешним миром через эти моря, не стремясь к тому, чтобы уничтожить нашу морскую силу или запереть ее в наших гаванях.

Из приведенных примеров видно, что выставленное нами положение о необходимости для нападающей стороны добиться господства на море верно во всех случаях. Япония, нуждаясь в обеспечении себе возможности высаживать свои войска на материк и морских сообщений со своими высаженными армиями, добилась полного господства на море, рядом настойчиво проведенных действий: сперва она закупорила своим флотом нашу первую эскадру в П.-Артуре, потом, совместными действиями армии и флота, овладела этим портом и закупоренной в нем нашей эскадрой, наконец уничтожив в решительном бою нашу вторую эскадру, пришедшую из Балтики, Япония окончательно добилась *полного господства на море,* обеспечившего ей и морские сообщения со своими высаженными на материк армиями, и возможность высадки в любом месте нашего дальневосточного побережья. Англия не намеревалась производить высадки на германском побережье, но ей было крайне важно отрезать морские сообщения Германии с внешним миром. Поэтому, она не поставила своей морской силе задачи закупорить германский флот в его гаванях, чтобы затем, совместными действиями своих армий и флота, овладеть этими гаванями и закупоренным в ним германским флотом. Эта задача, в силу местных обстоятельств и общего положения на всем пространстве мировой войны, была бы непосильна Англии; да в ней не было и острой необходимости. Англия поставила своей морской силе задачу перерезать выходы в океан из Северного моря, омывающего

берега Германии, чем добилась своей главной задачи—перерыва германских морских сообщений с внешним миром; другими словами говоря, Англия добилась господства своей морской силы в океане, за границами Северного моря, предоставив германскому флоту ограниченную возможность ходить и действовать внутри Северного моря,—возможность, всегда сопряженную с риском встретиться с сильнейшим английским флотом и быть уничтоженным им в решительном морском бою. Точно таким же образом Германия, владея во время мировой войны выходами из Балтийского моря в океан, отрезала наши внешнее морские сообщения через это море; но, если бы она задумала произвести десантную операцию на нашем побережье, она непременно должна была-бы предварительно уничтожить наш Балтийский флот или запереть его в более узком пространстве, совершенно отрезав его от тех частей нашего побережья, которые были-бы ею выбраны для производства высадки. Например, если бы Германия задумала высадить свои войска на Моонзундских островах—Эзеле или Даго, то она должна была-бы предварительно закупорить наш флот в Финском заливе, совершенно лишив его возможности выйти в Балтийское море. Другими словами говоря, задумав высадку на нашем Балтийском побережье, Германия должна была-бы добиться господства на море, омывающем это побережье. В сентябре 1917 года, Германия произвела высадку на Моонзундских островах, не закупорив предварительно наш Балтийский флот в Финском заливе;

но это ее действие было произведено ею в то время, когда наши старые вооруженные силы, оставшиеся от прежнего правительства, переживали состояние полного разложения и когда, поэтому, наш флот был временно неспособен к энергичным, смелым действиям в больших массах. Вследствие этого господство на море все равно принадлежало в это время германскому флоту, и ему не было необходимости предварительно закупорить в Финском заливе наш, временно тогда утерявший боеспособность, Балтийский флот.

Итак, мы можем сделать вывод, что нападающая морская сила, которой поставлены задачи: отрезать морские сообщения противника, или обеспечить высадку своих частей сухопутных сил на его побережье,—обязана предварительно обеспечить себе господство на море, что достигается уничтожением неприятельского флота в бою, а, если он, избегая боя, прячется в своих гаванях, то закупоркой его в этих гаванях или определенных морских районах.

Теперь нам не трудно перейти к выяснению должного образа действий для обороняющейся стороны.

Ее задачи: не допустить полного перерыва своих морских сообщений с внешним миром; не допустить высадки неприятельского десанта на свое побережье. Как же ей осуществить эти задачи? Обеспечить в полной мере свои морские сообщения с внешним миром она не может, так как для этого ей пришлось бы, как было выяснено в предыдущих

очерках, самой добиться полного господства на море, т.-е. уничтожить своего более сильного противника,—что явилось бы недостижимой для нее задачей. Но добиться хотя-бы частичного, морского сообщения с внешним миром—правда часто прерываемого, сопряженного с риском потери некоторой части судов, все-таки возможно, при наличии, во-первых, открытого океанского побережья, и, во-вторых, если наша сила, хотя бы и слабейшая, не позволит себя уничтожить или безнадежно запереть в своих гаванях своему сильнейшему противнику. В самом деле, рассмотрим условия, в которых будет находиться неприятельский флот, принужденный сторожить уклоняющуюся от боя и умело пользующуюся своими гаванями морскую силу, если она сохранит свою боеспособность и волю к энергичным действиям. Принужденный постоянно находиться в море, перед нашими гаванями, неприятельский флот должен быть все время, во всякий момент, готов к отражению нападения на него не только вышедшей из гавани нашей боевой эскадры, но и внезапных атак,—днем—подводных лодок, ночью—миноносцев; на путях его следования мы можем, пользуясь ночами и туманами, разбрасывать мины заграждения. Неприятельский флот не может ослабить своей блокадной службы перед нашими портами ни ночью, ни в бурные погоды, так как в противном случае наша эскадра, или отдельные ее суда, могут воспользоваться ослаблением его бдительности и выйти в море для действия на его собственных морских путях сообщения и для при-

вода в свои порты и вывода из них коммерческих судов. Если протяжение принадлежащего нам побережья достаточно длинное, а коммерческие порта расположены в разных его точках, то неприятельский флот, вынужденный блокировать нашу боевую эскадру, может отделить лишь малые силы для наблюдения за коммерческими портами. При тяжелых условиях такой блокадной службы, личный состав неприятельского флота будет неизбежно утомляться, а механизмы его кораблей изнашиваться, приходить в расстройство и требовать ремонта; пополнять запасы топлива, воды и провизии на судах неприятельского флота, во время пребывания его в море, у наших берегов, возможно далеко не во всякую погоду и, притом, всегда сопряжено с риском неожиданного нападения на него наших морских сил именно в это время.

Эти тяжелые условия, как показал опыт морских войн, требуют непременного устройства, вблизи блокируемого побережья, временной, защищенной от ветров и от нападений обороняющегося флота, *базы*, где бы блокирующий флот мог отдыхать, пополнять свои запасы и ремонтироваться, поддерживая, в то же время, неослабное наблюдение за морской силой противника и ее портами своими дежурными частями. Устройство такой базы, если вблизи нет собственного побережья, потребует от блокирующего флота занятия части неприятельского побережья, обладающей соответствующей бухтой,—что неизбежно сопряжено с высадкой своих войск и совместной операцией флота

и армии, для овладения этой бухтой, если, конечно, она защищается обороняющейся стороной. Но, ведь мы только что говорили, что для таких действий нужно прежде всего закупорить обороняющийся флот; следовательно, до его закупорки, для которой как раз и необходима эта временная база вблизи гаваней, в которых укрывается оборонительный флот, такие действия немыслимы. Поэтому, обыкновенно, для устройства такой временной базы, нападающий флот пользуется островами, находящимися вблизи гаваней обороняющегося флота; овладеть этими островами и устроить в них временную для себя базу уже несравненно легче и не потребует таких сложных и длительных действий, в течение которых необходимо держать закупоренным обороняющийся флот. Но, если таких островов по близости нет, то положение нападающей стороны весьма осложняется, так как ей придется тогда, кроме постоянно находящейся у неприятельского побережья эскадры, держать еще в своих портах наготове вторую, столь же сильную эскадру, которую посылать через некоторое время, на смену первой. Значит, в этом случае, для того, чтобы запереть обороняющийся флот, не позволять выходить ему из его гаваней, нападающей стороне придется иметь две эскадры, причем каждая должна быть сильнее флота обороняющейся стороны. Если же расстояние от портов нападающей стороны до побережья обороняющейся стороны настолько велики, что на переход туда и обратно потребуется время, не меньше того промежутка времени, в течение

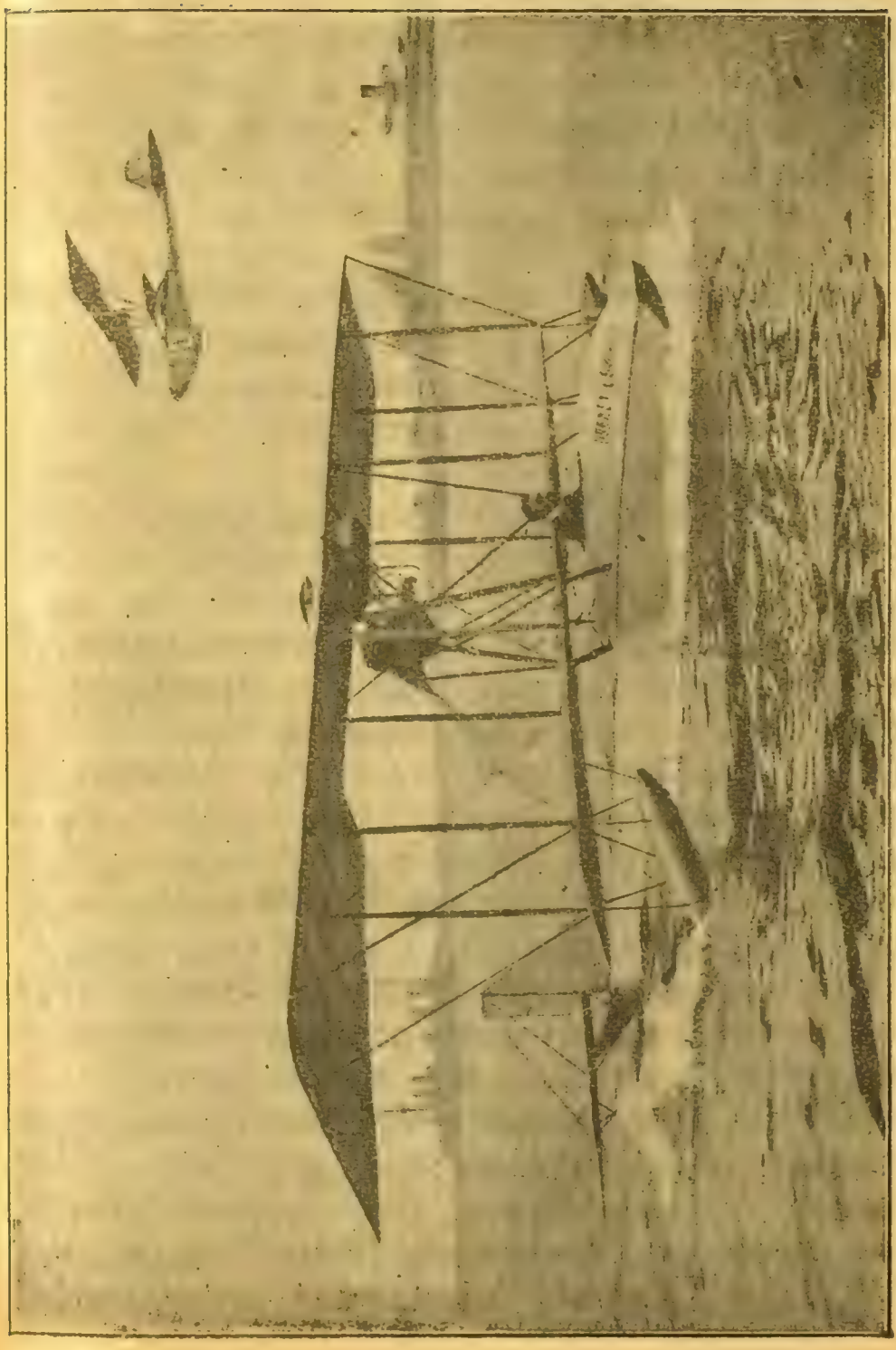
которого одна эскадра может беспрерывно находится в море и блокировать неприятельское побережье, то, очевидно, потребуется еще и третья эскадра той же силы.

Отсюда мы приходим к заключению, что, если побережье обороняющейся стороны расположено достаточно далеко от портов своего противника, желающего вести наступательные действия против этого побережья, и, если вблизи этого побережья обороняющейся стороны нет подходящих островов, на которых флот наступающей стороны мог бы устроить временную для себя базу, для отдыха, пополнения запасов и ремонта, то обороняющаяся сторона может расчитывать на успех своего сопротивления имея вдвое, а в случае большого расстояния до неприятельских портов, и втрое меньшую морскую силу. Но, конечно, необходимым условием для успеха в этих случаях является смелый и энергичный образ действий обороняющейся стороны; ее морская сила должна проявить высшую степень подвижности и предприимчивости, беспокоя блокирующий ее неприятельский флот внезапными атаками своих подводных лодок и миноносцев, разбрасывая на его путях минные заграждения, атакуя его своими воздушными силами и будучи всегда готова, пользуясь всякими благоприятными обстоятельствами (например, ослаблением неприятельского флота после наших атак, расстройством его после перенесенной бури и т. п.), нанести ему серьезный удар своей боевой силой.

В значительной степени действия обороняющейся стороны будут более успешны и опасны для

неприятеля, если она заблаговременно, еще в мирное время, подготовит, в этих целях свое побережье.

Если военный порт, в котором будет отстаиваться обороняющийся флот, будет защищен сильными береговыми батареями, и подходы к нему заграждены минами, то неприятельский флот не будет иметь возможности настолько приблизиться к этому порту, чтобы бомбардировать стоящего в нем своего противника. Если, кроме этого, такой военный порт будет иметь несколько выходов в море, достаточно удаленных друг от друга, то неприятельскому флоту придется иметь уже значительно больше силы, чтобы сторожить каждый выход. Еще лучше будет, если оборонительный флот имеет возможность подготовить для своего пользования несколько портов или рейдов, соединенных между собой внутренним фарватером, недоступным для нападения противника; такой фарватер, например, может быть отделен от моря рядом укрепленных островов, или проходить под самым берегом, защищенным сильными батареями, а со стороны моря быть огражденным рядом минных заграждений. В этих случаях неприятелю придется уже блокировать длинную линию побережья, заключающую в себе все порты и рейды, которыми пользуется флот обороняющейся стороны. Понятно насколько в этом случае наступающей стороне придется усилить свою морскую силу, чтобы блокировать морскую силу своего противника. В большой степени, также, успех действий обороняющейся стороны за-



Гидроплан.

висит от того, насколько оборудованы ремонтными средствами и снабжены необходимыми для ее флота запасами военные порты; большим преимуществом обороняющегося флота в таком случае явится возможность в гораздо более короткий срок, чем неприятелю, исправлять свои повреждения и пополнять свои запасы.

Порт, или часть побережья, которой будет пользоваться в своих действиях морская сила, для отдыха ее личного состава, пополнения запасов на ее кораблях и ремонта этих кораблей, а также и где они имеет возможность укрыться от сильнейшего противника, называется вообще *базой*. Такой базой для нашей первой Тихоокеанской эскадры являлся П.-Артур; посмотрим, насколько был подготовлен этот порт для военного своего назначения—быть базой для нашей эскадры. Прежде всего, вся эта база заключалась только в одном порту, имеющем всего один выход, лишенном необходимых ремонтных средств для исправления подводных пробоин больших кораблей (отсутствие большого дока); береговая оборона этого порта была недостаточна и не обеспечивала стоящую в порту нашу эскадру от бамбардировки с моря. Вблизи П.-Артура имелись неукрепленные нами острова, обладающие удобной и закрытой от ветров бухтой, которые были использованы японским флотом для временной базы. Наконец, в непосредственном соседстве с П.-Артуром, в глубине залива, был нами построен до войны коммерческий порт Дальний, обладавший набережными,

мастерскими, доками и складами. Этот порт также не был защищен нами, почему японцы, захватив его, получили великолепно оборудованную базу, не только для флота, но и для высадки своих войск, а главное, для удобной выгрузки тяжелой осадной артиллерии, которой и была уничтожена наша эскадра и сокрушены укрепления сухопутного фронта П.-Артура. Необорудованность нашей базы в П.-Артуре в значительной степени способствовала гибели нашей эскадры и облегчила задачу японскому флоту.

В конечном выводе, из всех изложенных нами соображений о действиях той из сторон, которая ставит в войне себе задачей защиту своих морских сообщений с внешним миром, мы видим, что она всеми мерами должна затруднить своему противнику задачу добиться господства на море, для чего должна обладать морской силой, способной вступить в борьбу с неприятельским флотом. И небольшая, но правильно составленная, боеспособная морская сила, опирающаяся в своих действиях на хорошо оборудованную базу, — может, при смелых и энергичных действиях и при искусном командовании, добиться успеха в борьбе против сильнейшего флота, принужденного действовать у чужих берегов и не имеющего вблизи их своей базы.

Еще в большей степени все нами изложенное о действиях обороняющейся стороны можно применить к тем случаям, когда она ставит себе задачей защиту своего побережья от неприятельского десанта. В предыдущей главе мы уже указывали,

насколько боевой флот связывается в своих действиях, если он принужден конвоировать многочисленный десантный флот. Задача охранять такой десантный флот от разгрома его даже гораздо более слабым противником, — является почти неосуществимой. Поэтому, как я тогда же указывал, единственным средством обеспечить переход через море десантного флота является предварительное достижение своим боевым флотом господства на море, т.-е. уничтожения или закупорки флота обороняющейся стороны в его базе. Отсюда ясно, что единственным способом обороны своего побережья от высадки неприятельского десанта являются такие действия нашей морской силы, которые в наибольшей степени могут затруднить неприятелю господство на море или на его участке. Избегая решительного боя в открытом море с сильнейшим флотом наступательной стороны, обороняющийся флот в то же время должен сохранить за собой способность во всякое время выходить из своей базы и наносить неприятелю удары, а если тот повезет десант, то напасть на последний и уничтожить его. Не повторяя рассуждений, которые мы приводили, когда разбирали действия страны, защищающей свои морские сообщения, мы и здесь можем сказать, что необходимым условием для успешности действия морской силы, задачей которой поставлена защита своего побережья от неприятельского десанта, является, кроме надлежащего состава этой морской силы, смелость и искусство ее личного состава, а также и наличие хорошо оборудованной

базы, имеющей по возможности большое протяжение, заключающей в себе несколько защищенных и хорошо оборудованных портов и рейдов, обладающей внутренним, недоступным для неприятельского нападения фарватером и несколькими удаленными друг от друга выходами в море. Опираясь на такую базу, и значительно слабейшая морская сила, при смелых и искусных действиях, может не допустить сильнейшего противника до получения господства на море и тем защитить свое побережье от высадки неприятельского десанта.

Вполне понятно, что и осуществление вспомогательных по отношению к армии задач, которые захотел-бы осуществить сильнейший флот, станут для него если не невозможными, то во всяком случае весьма трудно выполнимыми, если слабейшая, обороняющаяся сторона будет оспаривать господство на море тем-же вышеописанным порядком.

Итак, мы видим, что первой непосредственной целью действий на море сильнейшей, нападающей стороны, во всех случаях, является получение господства на море, а — обороняющейся стороны — оспаривание этого господства. Правильный состав морской силы, искусство и смелость его личного состава и наличие хорошо оборудованной базы, дают возможность и значительно слабейшему флоту успешно оспаривать господство на море у сильнейшего противника и тем не допустить его до выполнения поставленных ему конечных задач, т.-е. прекращения морских сообщений обороняющейся

стороны с внешним миром, высадки на ее побережьи десанта и оказания содействия своей армии, действующей в приморских областях сухопутного театра войны.

IV.

Состав морской силы.

Во всех наших рассуждениях мы все время говорили, что только боевой флот, правильно составленный из надлежащих классов боевых судов, может решать поставленные ему задачи, т.-е. прежде всего вести борьбу за господство на море. Теперь нам остается еще разобрать, каков-же должен быть состав такого боевого флота, из каких классов боевых судов он должен состоять. Чтобы подойти к решению этого вопроса, возьмем самый общий случай, когда оба противника, стремясь к получению господства на море, хотят решить этот вопрос боем в открытом море. Этот бой, имеющий целью полное уничтожение своего противника, должен решиться ударами, наносимыми обоими противниками друг другу с наибольшей силой, которую только допускает современная военно-морская техника. Наиболее верным и мощным оружием, которыми располагает современная морская техника для нанесения ударов своему противнику, является артиллерия: чем больше ее калибр и чем тяжелее ее снаряды, — тем с большего расстояния и с большей меткостью артиллерия будет в состоянии наносить удары своему противнику. Чем крепче и

тяжелее будут артиллерийские снаряды и чем больше они будут заключать в себе количество взрывчатого вещества, тем больше повреждения и разрушения они будут причинять неприятельскому кораблю. Для защиты корабля против таких чудовищных снарядов (вес снаряда 15 дюймовой пушки в 52 калибра длиной — $62^1/_2$ пуда), современная военно-морская техника покрывает борта и наиболее жизненные части корабля броней; кроме того, для того, чтобы корабль не утонул от полученных им подводных пробоин, его подводную часть делят на большое число отделений, разделенных водонепроницаемыми переборками. Чтобы занять выгодное положение относительно своего противника, корабль должен обладать возможно большей скоростью. Артиллерия его должна быть возможно более многочисленной и наилучше защищенной; механическое ее оборудование должно способствовать наискорейшему ее заряжению, наиудобнейшей наводке ее на неприятеля.

Все перечисленные требования, которые пред'являет к кораблю стремление, с одной стороны, нанести противнику в морском бою возможно большее количество наиболее мощных и метких ударов с наибольшего расстояния и, с другой, в наибольшей степени защитить свой корабль от ударов неприятеля,—осуществляются в том классе боевых судов, который является главной силой современного боевого флота; в нем, таким образом, в наибольшей степени современная техника сосредоточивает и силу в нанесении ударов неприятелю, и способность безопасно выдерживать удары, наносимые ему не-

приятелем. Такой класс боевых судов носит название *«линейного корабля»*. Главная сила современного боевого флота, поэтому, состоит из бригад линейных кораблей, причем в состав бригады входит такое число линейных кораблей, которое может совместно маневрировать и сосредоточивать свой артиллерийский огонь по одному неприятельскому кораблю. Чтобы входящие в состав бригады корабли могли, при совместном маневрировании, извлечь, наибольшую пользу из своей скорости и поворотливости, и чтобы они действительно могли сосредоточить по одному неприятельскому кораблю меткий огонь,—необходимым требованием является, чтобы корабли были совершенно однородны, т.-е. обладали одинаковой скоростью, поворотливостью, артиллерией, броневой защитой,—вообще, чтобы они были выстроены по одному чертежу. Такой бригадой линейных кораблей в Балтийском флоте является *бригада* из 4-х линейных кораблей типа «Марат».

Но, раньше чем нанести удар по неприятельскому флоту, очевидно, необходимо его еще найти в море. Для этого необходимо выслать в море, по разным направлениям, возможно большее число быстроходных боевых судов, обладающих большими запасами топлива и воды. Этим боевым судам нет надобности придавать большую боевую силу, т.-е. вооружать их крупной артиллерией и защищать толстой броней; задачей им не ставится вступить в бой с линейными кораблями, но только их найти и, держась от них в безопасном расстоянии, осве-

домлять об их месте и движении свой флот (при помощи радиотелеграфа). Главным боевым качеством этого класса боевых судов является скорость, которая должна быть возможно большей, чтобы уйти от линейного корабля. Такой класс боевых судов-разведчиков называется *«легкими крейсерами»*. К этому классу в Балтийском флоте относятся устаревшие уже крейсера типа «Богатырь», и вновь строющиеся крейсера типа «Светлана». В бою легкие крейсера должны состоять при бригадах линейных кораблей, для защиты их от атак неприятельских миноносцев, для чего они вооружаются многочисленной скорострельной артиллерией (130 мм.—120 мм. пушками).

Мало, однако, еще найти в море неприятельский флот. Необходимо определить еще его состав и расположение. Дело в том, что линейный флот, идя в море, окружит себя цепью легких крейсеров и миноносцев; причем цепь эта будет находиться на таком расстоянии от идущих внутри ее линейных кораблей, что наш легкий крейсер, приблизившись к идущему в таком отряде неприятельскому флоту, увидит только один, или несколько крейсеров или миноносцев из этой цепи. Чтобы определить состав идущего внутри этой цепи линейного флота, необходимо, значит, прорвать эту цепь и подойти к линейным кораблям на предел их видимости. Но, во-первых, нашему легкому крейсеру будут, при прорыве этой цепи, противопоставлены несколько находящихся в ней судов; во-вторых, специально для того, чтобы уничтожить

наш крейсер может быть выделен один из линейных кораблей. Отсюда видно, что для того, чтобы прорвать такую цепь судов, охраняющую идущий внутри ее линейный флот, необходимо обладать большой боевой силой, способной даже вступить в бой с линейными кораблями противника; в тоже время такой боевой отряд, предназначенный для прорыва охранной цепи флота, должен обладать большей скоростью, чтобы, выполнив свою задачу, т.-е. проследив состав и расположение кораблей неприятельского флота, выйти затем из боя, не подвергая себя напрасной гибели в бою со всем неприятельским флотом. Такой класс боевых судов, очевидно, должен обладать столь-же мощной артиллерией, как и линейные корабли; должен также быть защищен броней, но, кроме того еще, должен обладать большой скоростью. Чтобы совместить в одном корабле все эти качества, можно допустить на нем, в виду его специальной задачи, меньшее количество артиллерии, но калибр ее, однако, должен быть такой-же, как и на линейных кораблях; выигрыш веса из-за уменьшения числа крупных орудий (одна 3-х пушечная башня с 12″ орудиями весит 1000 тонн), и пойдет для увеличения силы механизмов такого корабля, чтобы сообщить ему большую скорость. Этот класс боевых судов носит название *линейного крейсера*. — Назначение линейных крейсеров в бою—вести бой и наносить удары неприятельскому флоту, наравне с линейными кораблями; большая скорость этого класса боевых судов позволяет их использовать во время

боя для занятия выгодных фланговых положений относительно неприятеля (по носу или по корме его, где его артиллерийский огонь наиболее слаб). В Балтийском флоте, незадолго до мировой войны, приступлено было к постройке бригады линейных кресеров типа «Измаил», однако, до сего времени, вследствие условий мировой войны и революции, эти корабли не достроены.

В артиллерийском морском бою чрезвычайно важное значение имеет занятие выгодного положения относительно неприятеля, например в смысле расстояния до него, или взаимного направления, позволяющего нам сосредоточить против него наибольшую силу огня и в тоже время мешающую ему сделать тоже самое, или в отношении направления ветра, волны, солнца и т. п. Занятие выгодного в бою положения достигается соответственным маневрированием флота, которое зависит, кроме искусства командного состава, от скорости и поворотливости кораблей. Большое значение в бою, поэтому, могут иметь средства, которые могут, в нужную минуту, помешать неприятельскому маневрированию. Таким боевым средством являются *миноносцы*, боевым назначением которых в бою является производство минных атак на неприятельский флот. Громадная скорость современных миноносцев, вооруженных большим числом аппаратов и большая дальность современных мин делают эти боевые суда весьма опасным оружием против линейных кораблей. Чтобы отразить атаку большого количества миноносцев, сближающихся с неприятельскими ко-

раблями с громадной скоростью, необходимо успеть уничтожить артиллерийским огнем такую часть этих миноносцев, чтобы остальные не выдержали и, признав атаку неудавшейся, повернули обратно. Вычисления и опыты маневров мирного времени выяснили, что современная бригада линейных кораблей не в состоянии отразить одним своим артиллерийским огнем атаку идущих на нее с носу двух дивизионов (т. е. восьми) миноносцев; я уже говорил выше, что назначением легких крейсеров в бою является отражение атак миноносцев от бригад линейных кораблей, при которых эти крейсера состоят. Но часто и это еще оказывается недостаточным, вследствие быстротечности самой атаки. Представьте себе картину современного боя между двумя эскадрами, разделенными расстоянием в 10 миль, причем одна эскадра находится впереди другой; и вот, в некоторый момент боя, из-за впереди идущей эскадры полным ходом выскакивают миноносцы и бросаются в атаку на сзади идущую неприятельскую эскадру: скорость миноносцев—35 узлов, скорость эскадры—20 узлов, значит они будут сближаться со скоростью 55 узлов, т. е. в одну минуту расстояние между ними будет уменьшаться почти на 1 милю (10 кабельтовых), при такой скорости сближения эскадре будет крайне трудно развить по миноносцам меткий огонь. С расстояния в 6 миль они уже выпустят свои мины по эскадре, после чего повернут обратно. Значит, до момента выпуска своих мин миноносцы всего 4 минуты будут находиться в обстреле артиллерии

противника. Из этой картины понятно, насколько опасным противником для линейных кораблей, во время морского боя, являются идущие на них в решительную атаку миноносцы. Единственным действительным средством для отражения такой атаки является поворот атакованной бригады линейных кораблей в противоположную сторону от миноносцев; этим маневром, во-первых, линейные корабли дольше будут держать миноносцы в обстреле своей артиллерии, так как скорость сближения будет уже не 55 узлов, а всего 15 узлов, т. е. почти в 4 раза меньше; выпускать свои мины, в догонку уходящей эскадре, миноносцам придется уже не с 60-ти, а с 15-ти кабельтовых, следовательно им придется пробыть до момента выпуска своих мин в обстреле артиллерии эскадры 34 минуты. Огонь эскадры при этом положении будет гораздо более меткий, так как расстояние между ней и миноносцами будет изменяться в 4 раза медленнее, чем в первом случае. Нет сомнения, что в этом случае атака миноносцев будет отражена.

Таким образом, линейные корабли имеют полную возможность, во время морского боя, отразить атаку выпущенных на них неприятельским флотом миноносцев, но для этого им придется повернуть от миноносцев, и, значит, пожертвовать своим выгодным положением относительно неприятельского флота. Итак, главным назначением миноносца в морском бою является стеснение маневрирования неприятельского флота; в случае-же, если последний поздно заметит идущие на него в атаку мино-

носцы, или вообще опоздает от них повернуть, то он подвергается большой опасности потерять несколько своих кораблей от взрывов их минами, выпущенными с миноносцев. Опыт мировой войны, и, в частности, единственного за эту войну большого боя между германским и английским флотами, в мае 1916 года, выяснил одно еше любопытное применение миноносцев: когда германский флот был атакован всеми силами английского флота, то, чтобы благополучно от него повернуть, он выпустил в атаку на англичан все свои миноносцы, которые заняв положение между обоими флотами, выпустили массу черного дыма из своих труб и этим скрыли от англичан германский флот на время, достаточное для поворота и перестроения последнего.

Ночью, после боя, миноносцам, состоящим при флоте, предстоит новая важная задача: атаковать возвращающийся в свою базу неприятельский флот. Утомленный дневным боем личный состав кораблей, а также—полученные на кораблях повреждения в дневном бою,—много будут способствовать успеху атак миноносцев, если они будут вестись настойчиво и смело. Половина нашей Тихоокеанской эскадры была уничтожена минными атаками в ночь, после дневного боя при Цусиме. Германский флот понес серьезные потери не в дневном бою с английским флотом, но ночью, от атак английских миноносцев.

Наконец, днем, во время боя, миноносцы должны своими атаками добивать и топить уже поврежденные артиллерийским огнем, лишенные движения, неприятельские корабли.

Таким образом, роль миноносцев в составе современного боевого флота чрезвычайно велика, но для этого они должны обладать наибольшей скоростью, какую только может дать современная техника, и соответствующим вооружением.

В современном морском бою могут оказать пользу и *подводные лодки*, если им удается своевременно занять соответствующее положение для выпуска своих мин по неприятельскому флоту. Польза эта, однако, всетаки, при современном техническом состоянии подводных лодок, будет случайная. Гораздо более полезными они окажутся при прибрежных операциях, при защите собственного побережья. Как показал опыт мировой войны, подводные лодки могут, кроме того, с большим успехом вести наблюдение за неприятельскими портами и заграждать их минами. Наконец, они могут вести и крейсерские операции, нападая на коммерческие суда. Вообще польза наличия при боевом флоте подводных лодок громадная и, поэтому, на их совершенствование необходимо обращать самое серьезное внимание.

В современной морской войне большое значение имеют *минные заградители* и *тральщики*. Первые предназначаются для постановки минных заграждений, а вторые—для вытравливания неприятельских мин, чтобы очистить проход своему флоту. Кроме того, в мировой войне применялись: *сетевые заградители*—для постановки в море сетей против подводных лодок; мониторы—специальные суда, сравнительно небольших размеров, мелкосидящие в

воде, вооруженные бронированной башней с двумя самыми крупными (до 15 дм.) орудиями, хорошо забронированные и обладающие небольшой скоростью, специально предназначенные для борьбы с береговыми укреплениями.

Наконец, необходимой частью современного боевого флота являются средства морской авиации. В состав средств морской авиаци входят, во первых, *аэропланы-разведчики*, задачей которых является производство дальней и ближней разведки неприятельских морских сил и берегов. Для выполнения дальней разведки, они должны обладать, кроме скорости и большого запаса горючего для своих моторов, еще способностью садиться на воду, взлетать с нее и даже совершать, в случае надобности, пробеги на воде; поэтому аэропланы, предназначенные для дальней морской разведки, делаются особого устройства и бывают двух типов: *гидропланы*, т. е. аэропланы, снабженные поплавками, и *летучие лодки*. Для производства разведки вблизи своего флота, можно употреблять аэропланы обыкновенного устройства, которые, для разведки, взлетают с палубы корабля, на котором они перевозятся, и, по окончании разведки, садятся на туже палубу. Во вторых, в состав средств морской авиации должны входить *аэропланы-истребители*, задачей которых является борьба с неприятельскими аэропланами, как разведчиками, так и всех прочих назначений,—о которых речь будет ниже. По своей задаче они должны быть наиболее легкими, быстроходными, крутовзлетающими, пово-

ротливыми и вооруженными; приспособление их для спуска на воду сделало бы их слишком тяжелыми, а потому они, обыкновенно, лишены этих приспособлений. В третьих, в состав средств морской авиации входят *аэропланы-бомбоносцы*, предназначенные для сбрасывания бомб—как на неприятельские суда, так и на береговые сооружения. Вся возможная экономия в весе этих аэропланов идет на увеличение веса их боевого груза, т. е. бомб, а потому их также предпочитательнее делать обыкновенного типа (т. е. не гидропланы и не летучие лодки). Наконец, в состав средств морской авиации водятся в последнее время еще такие специальные типы аэропланов, как воздушные миноносцы и воздушные минные заградители. Как о аэропланах-бомбоносцах, так и о воздушных миноносцах и минных заградителях мы говорили уже раньше, в III главе нашего очерка, а потому не будем здесь повторяться.

Все перечисленные средства морской авиации, несомненно, займут в будущей морской войне почетное место и в большой степени явятся полезными морскому флоту, при выполнении им его боевых задач. Было-бы, однако, большой ошибкой надеяться, что воздушная вооруженная сила, при наблюдаемом ныне нами ея прогрессе и развитии, в скором времени сможет заменить собою морскую силу и сделать более ненужными дорого стоющие морские боевые флоты. Необходимомо, прежде всего, иметь в виду, при обсуждении вообще всяких вопросов о будущем значении воздушной вооруженной

силы,—что она будет способна, во время войны, выполнять какие бы то ни было земные и морские задачи (разведки, бомбардировки и т. п.) только тогда, когда она предварительно завоюет господство в воздухе. В этом является как-бы полная аналогия в существе морской и воздушной войны. Имеется, однако, между ними здесь и существенная разница: воздушная война, в виду громадного протяжения территории, на которой, в разных местах, могут быть разбросаны базы для воздушных флотилий и заводы для постройки аэропланов и их вооружения; в виду громадной численности боевых единиц, входящих в состав воздушных флотов и сравнительной легкости и быстроты их пополнений новыми единицами; в виду большой протяженности сухопутных и морских территорий, на которых могут находиться об'екты для воздушных нападений,—не может быть такой концентрированной,—по месту и по времени, и не может идти столь быстро к решительному результату, как война морская, в которой морские силы обоих противников сосредоточивают все свои силы, и по месту, и по цели, на одной определенной идее—борьбе за господство на море. Воздушная война, как нам представляется, не будет борьбой за господство в воздухе вообще, но разобьется на ряд отдельных операций, связанных с целями сухопутной или морской войны, причем в каждой такой воздушной операции первая ея фаза будет представлять собою борьбу за *местное* и *временное* господство в воздухе (т. е. на время и на места *дан-*

ной воздушной операции, связанной с сухопутной или морской целью войны). Уже одно это соображение показывает, что воздушная война, даже при вероятном развитии ее средств в ближайшем будущем, не сможет вытеснить собою вооруженной борьбы на суше и на море, операции которой будут развиваться и итти своим естественным ходом, одновременно с операциями воздушной войны; победивший в каждой отдельной воздушной операции воздушный флот в громадной степени облегчит, своим непосредственным участием, связанную с этой воздушной операцией сухопутную или морскую операцию—для своей стороны и в той-же степени затруднит ее для противника.

Кроме того, существует ряд сухопутных и морских операций, совершенно недоступных для выполнения их воздушной силой; к числу таких морских операций относятся: высадка своей армии на неприятельское побережье, обеспечение своих морских сообщений с внешним миром и перерыв неприятельских, поддержание морской коммуникации своей армии.

Итак, не преумаляя ни в какой степени значение в будущей войне воздушной вооруженной силы; наоборот, признавая в полной мере все ее выдающееся и все растущее значение,—мы все-же считаем вполне обоснованым наши убеждение, что прогресс военно-воздушной техники и развитие воздушных флотов не сводит на нет и ни в какой степени не уменьшает значения сухопутных и морских вооруженных сил государства, на которых,

по прежнему, ложатся, в общем плане всей войны, задачи, свойственные их природе и средствам. Но воздушная сила способна, будучи хозяином в воздухе, облегчить в громадной степени решение этих задач — как сухопутной, так и морской вооруженным силам.

Вот поэтому-то, как мы уже говорим, необходимой частью современного морского боевого флота является морская авиация, боевые средства которой мы уже описали. Чтобы иметь всегда при флоте в достаточном количестве средства морской авиации, в состав современных флотов входят особые боевые суда — *авио-матки*, корабли большого водоизмещения, обладающие большой скоростью (чтобы быть в состоянии следовать за боевым флотом), вооруженные сильной противоминной и противовоздушной артиллерией, имеющие большую и свободную от всяких надстроек палубу, с которой могут взлетать и на которую могут садиться при возвращении из полета аэропланы, имеющие также вместительные трюмы для помещения аэропланов и снабженные удобными механическими приспособлениями для быстрой доставки аэропланов из трюма на палубу и для столь-же быстрой их уборки с палубы в трюм; кроме того, авио-матки имеют хорошо оборудованные ремонтные мастерские для производства ремонта аэропланов, их моторов и вооружения. Такие авио-матки могут брать на себя до 30 аэропланов различных типов. Кроме автоматок, носят на себе по 1—4 аэроплана и большие боевые суда, т. е. линейные корабли, линейные крейсера и легкие крейсера.

Кроме боевых судов, в состав современного флота входят различного назначения вспомогательные суда, обслуживающие нужды флота: транспорты с топливом (углем, нефтью), с водой, с боевыми запасами, с провизией; госпитальные суда, транспорты, назначенные для перевозки войск, транспорты-мастерские и проч.

Итак, современная морская сила, для того, чтобы быть способной выполнять возложенные на нее задачи и, прежде всего, бороться за господство на море, должна состоять из боевого флота, составленного из линейных кораблей, линейных крейсеров, легких крейсеров, авио-маток, миноносцев и подводных лодок; для вспомогательной боевой службы, в состав морской силы должны входить минные заградители и тральщики; кроме, того, в зависимости от местных условий, в качестве боевых вспомогательных судов могут еще быть созданы мониторы, сетевые заградители, речные канонерские лодки и проч. Наконец, для обслуживания нужд флота при нем должны состоять всякого рода транспорты. Необходимым условием успеха действий морской силы является хорошо оборудованная и снабженная всем необходимым база для нее.

Опыт прошлых войн, изученный и претворенный в военную науку, не перестает повторять, в качестве одного из основных своих выводов, что главным, решающим фактором в вооруженной борьбе всегда был, и останется таковым и впредь, личный состав вооруженной силы. Знания, военный опыт, ум, решимость и воля вождя, сознательная

дисциплинна, беззаветная преданность долгу и отличная практическая выучка бойцов, всегда являлись и будут являться и впредь, главными деятелями успеха в бою и на войне. Какой бы высоты не достигла в будущем военная техника, основной вывод военной науки остается неизменным: *на полях сражений всегда будет царствовать и побеждать дух, а не материя.*

Сражаются не корабли, но люди, ими управляющие; стреляют не пушки, но люди из них.

Глубоко заблуждаются, поэтому, те, кто думают, что в настоящее время мы вступаем в царство техники, что чудовищные боевые машины и средства современной войны одерживают в наши дни верх над человеческим духом и отныне должны обеспечивать победу той стороне, которая располагает более совершенными и многочисленными средствами истребления и разрушения, т. е., в конце концов— более толстому кошельку. Мы решительно отвергаем столь неутешительный и оскорбительный для свободного человеческого духа и гения вывод; изучение опыта недавних войн, наоборот, приводит нас к противоположному выводу: чем совершеннее технические средства вооруженной борьбы, тем более высокие требования пред'являются к качествам использующего на войне эти вооруженные средства личного состава. Если бы эти качества личного состава заключались только в искусстве использовать имеемые у него технические средства борьбы, то опять можно было бы сказать, что победа на войне будет принадлежать более толстому кошельку, мо-

гущему нанять более квалифицированный личный состав,—подобно тому, как он это делает на своих заводах и фабриках. Но, к счастью для человечества, и этот вывод не верен: и ум, и искусство на войне и в бою, при всем совершенстве располагаемой им техники, окажутся бессильны, если они не будут одушевлены высоким духом отваги, решимости и самопожертвования, духом воли к борьбе, воли к победе. Гражданская наша война дает сколько угодно примеров, доказывающих это бесспорное положение. И чем выше техника, чем сложнее ее средства, чем больше, поэтому, требуется, для ее успешного использования на войне, искусства и знания, тем более высокие пред'являются требования к духу личного состава вооруженной силы. Напряженная работа ума, требующаяся в современной боевой обстановке от каждого бойца, управляющего той или иной боевой машиной, или ее частью, тем более будет продуктивной, чем в большей степени человек владеет в этой боевой обстановке, полной сильнейших впечатлений и потрясений, всеми своими ителлектуальными силами; а это возможно только при полном торжестве его духа над животными чувствами самосохранения и усталости.

Итак, вступая ныне в эпоху создания и сказочного развития новых могущественнейших технических средств вооруженной борьбы, мы тем более не должны забывать о необходимости, в первую очередь, направить наши заботы на подготовку для этой вооруженной борьбы, личного состава, способ-

ного успешно использовать сложные средства военной техники в обстановке современного боя,—обстановке, подвергающей человеческий дух величайшим напряжениям и потрясениям. Крепкий, непоколебимый воинский дух, высокая техническая подготовка по своей специальности, широкое общее интеллектуальное развитие,—вот качества, наличие которых требует от каждого бойца современная боевая обстановка. И, чем сложнее техника данного рода оружия, тем в большей степени повышаются эти основные требования к личному составу этого рода вооруженной силы. Если толстый кошелек в состоянии приобрести и выставить на поле сражения максимум чудовищных средств разрушения и истребления; если даже он может нанять и приставить при них весьма квалифицированный личный состав, то свободная человеческая община, борющаяся за свои элементарные права на жизнь и труд, способна не только выдерживать удары, наносимые ей мощным оружием капитала, но и использовать имеющиеся в ее распоряжении технические средства борьбы,—хотя бы гораздо более скромные и менее совершенные,—с гораздо большим успехом, чем построенная на коммерческом расчете и насилии вооруженная сила ее противника.

Изложенные положения, являющиеся основными выводами военной науки из изучения опыта прошлых войн, вполне подтвержденного опытом мировой и, в особенности, пережитой нами гражданской войны, — приобретают особенно важное значение

для нас в настоящее время, когда Советская Россия приступает к восстановлению своего флота. Эти положения, с одной стороны, заставляют нас сосредоточить наше внимание и нашу энергию, в первую очередь, на подготовке для флота соответственного личного состава, а, с другой стороны, должны вселить в нас бодрость и уверенность, что наша работа над восстановлением морской силы России не будет напрасной, что крепкий духом и сильный знаниями и искусством Красный Флот будет способен справиться со своими задачами и оправдать надежды и доверие к нему русского народа. Если разоренная семью годами мировой и гражданской войн, Советская Россия не в состоянии в настоящее время предоставить средства для создания современной и сильной материальной части флота, то подготовка высокого своими боевыми качествами личного состава для него находится в пределах наших возможностей и зависит всецело от нас самих.

Заканчивая эти очерки, мы считаем необходимым подвести итоги всем нашим выводам и представить в следующем виде окончательные заключения о задачах морской силы:

1) Только морская сила способна обеспечить государству во время войны морские сообщения с внешним миром. Военное могущество современного государства в значительной степени зависит от сохранения во время войны морских сообщений с союзными или неучаствующими в войне государствами и его заморскими владениями (колониями).

Отсюда следует, что морская сила способна защитить один из важнейших источников военного могущества своего государства и нанести сокрушительный удар по важной части военного могущества своего противника.

2) Только морская сила способна обеспечить морское побережье своего государства от неприятельского на него вторжения со стороны моря, и, наоборот, предоставить своим войскам возможность высадиться на неприятельском берегу. Безопасность собственных берегов, обеспечивает, с одной стороны, от захвата необходимые для морских торговых сношений порты, с их дорого стоющими сооружениями; с другой—охраняет свою страну от вторжения в нее неприятельских армий со стороны моря. Необеспеченность своего побережья от неприятельского вторжения заставит государство, в случае войны, выделить для защиты своих приморских областей большие сухопутные силы, ослабив этим себя на главном сухопутном театре военных действий.

3) Морская сила способна оказывать значительную помощь своей армии, помогая ей сбивать и обходить упертый в море фланг неприятельской армии, перебрасывая ее части, через море, в тыл противнику, и обеспечивая доставку морем снабжения для армии.

4) Все перечисленные важные задачи, которые государство может возложить на свою морскую силу, могут быть осуществлены только таким ее составом, который способен вступить в *борьбу с*

неприятельским флотом за господство на море. Эта задача и является, таким образом, единственной, непосредственной задачей морской силы. Только осуществив ее, морская сила может обратиться к решению всех, перечисленных нами задач, т. е. защиты своей или уничтожения неприятельской морской торговли, обороны своего и нападения на неприятельское побережье, и, наконец, оказания помощи своей армии.

5) Воздушная вооруженная сила не может заменить морскую, в решении свойственных последней задач. Но она способна оказать своей морской силе большую помощь при осуществлении ее задач, а неприятельской морской силе—в большой степени затруднить выполнение ее задач.

6) Полное господство на море достигается по уничтожении неприятельской морской силы. Поэтому, первой и непосредственной целью военных действий на море для сильнейшей нападающей стороны, является получение полного господства на море, т. е. уничтожение неприятельской морской силы или в бою в открытом море, или, если она уклоняется от этого боя, то путем заблокирования ее в ее базе и дальнейшими совместными действиями против этой базы своих армий и флота, для овладения этой базой и укрывающейся в ней неприятельской морской силой.

7) Целью военных действий на море слабейшей, обороняющейся, морской силы является оспаривание господства на море у своего более сильного противника. Для этого обороняющаяся морская

сила, уклоняясь от решительного морского боя со своим противником, должна направить всю свою энергию на ослабление и утомление неприятельского, блокирующего ее флота, посредством производства на него атак своими подводными лодками и миноносцами; расстановкой на его путях минных заграждений; нападения, с сосредоточенными силами, на его отдельные отряды, и полной готовностью нанести ему решительный удар, в случае его ослабления. Для исполнения всего этого, слабейшая морская сила должна сохранять за собой полную свободу выхода в море в любой момент, из своей базы, которая должна быть соответственным образом для этого оборудована еще в мирное время.

8) Современная морская сила, как сильнейшая, так и слабейшая, чтобы быть способной бороться за господство на море, должна состоять из боевого флота, составленного из бригад линейных кораблей, линейных крейсеров, легких крейсеров, дивизионов миноносцев и подводных лодок и авиоматок. Для вспомогательной боевой службы, в состав морской силы должны входить минные заградители и тральщики; кроме того, в зависимости от местных условий, в качестве вспомогательных судов, могут еще понадобиться мониторы, сетевые заградители, речные канонерские лодки, сторожевые суда и проч. Наконец, для обслуживания нужд флота, при нем должны состоять всякого рода транспорты.

9) Морская сила, составленная из одних подводных лодок или минных судов, не способна бо-

роться за господство на море с флотом, составленным из боевых судов перечисленных классов, и, следовательно, не способна защитить ни своего побережья, ни своих морских торговых сношений.

10) Главным залогом успеха морской силы является организованность, искусство и смелость ее личного состава. Правильно составленный из надлежащих классов боевых судов флот, имеющий хорошо обученный, организованный, сплоченный и дружный личный состав, проникнутый чувством долга, отваги и решимости, руководимый знающим и опытным командным составом,—может, в руках талантливого начальника, сделать большие дела с малыми силами, способен выполнить, с честью и с успехом, возложенные на него государством задачи, против значительно более сильного неприятеля. Сражаются не корабли, а находящиеся на них люди; стреляют не пушки, но люди из них.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

Задачи морской силы для Р. С. Ф. С. Р.

Выяснив значение моря и задачи морской силы для каждого государства вообще,—применим теперь наши рассуждения к Советской России и посмотрим, какие необходимые для ее независимого существования и развития задачи должен и способен выполнить Красный Флот.

Политика Советского Правительства проникнута мирными целями; она стремится обеспечить России мирные отношения со всеми большими и малыми государствами. Только такая политика соответствует жизненным интересам русского народа, нуждающегося в восстановлении разрушенного мировой и гражданской войнами государственного хозяйства. Мирные сношения с промышленными странами Запада дадут возможность Советской России, путем торгового обмена с ними, получать столь необходимые для восстановления нашей промышленности предметы, как машины, электромеханизмы, станки, инструменты, сельскохозяйственные орудия и проч.

Но мирные отношения капиталистических государств к Советской России только тогда будут

действительно обеспечены, когда Республика наша будет располагать такой реальной военной силой, вооруженное столкновение с которой будет представлять серьезный риск для каждого из этих государств.

Мы уже отмечали, что значение морских путей для внешнего товарообмена России с другими странами—в настоящее время и в ближайшем будущем,—не только не упадет, по сравнению с эпохой до мировой войны, но должно возрасти, так как главным нашим поставщиком и покупателем была и прежде, останется таковой и впредь,—Германия, которая ныне не имеет общей сухопутной границы с Советской Россией, но отделена от нее рядом новых, независимых государств. Кроме того, Западная Европа, для восстановления разрушенных военными событиями областей, городов и селений,—нуждается сейчас в строительных материалах, большую долю в которых занимает лес. Советская Россия,—в особенности ее северные области, обладает громадными лесными богатствами, правильная эксплоатация и вывоз которых в Европу может стать одной из значительнейших доходных статей нашего государственного хозяйства. Этот вывоз, в силу громоздкости лесных матерьялов,—не говоря уже о причинах географического порядка,—должен производиться, почти исключительно, морским путем. Мировая промышленность в настоящее время переходит из эпохи угольного топлива к эпохе нефтяной; паровые двигатели постепенно вытесняются двигателями внутреннего сгорания. Нефтяные

богатства Кавказа и Туркестана должны составить, поэтому, в ближайшем же будущем, одну из больших и выгоднейших статей внешнего товарообмена. Но и нефть представляет собою груз, наиболее удобно и дешево перевозимый морским путем.

Вот с этих точек зрения, т. е. необходимости обеспечить для Советской России мир и громадного, все возрастающего для нее, значения морских путей для внешнего товарообмена,—мы и рассмотрим задачи Красного Флота на каждом из морей, прилегающих к границам Р. С. Ф. С. Р.

а) Балтийское море.

Советской России на Балтийском море, в настоящее время, принадлежит только небольшая часть южного берега Финского залива, на которой расположен крупный торговый порт наш—Петроград (с Кронштадтом). Связывающие его со всей Россией речные и железнодорожные пути, близость его от богатых лесом северных русских областей, наличие в нем крупнейших заводов и фабрик,—сообщают Петрограду громадное торгово-промышленное значение. Об исключительном политическом и культурном значении северной столицы нашей для всей Советской России говорить не приходится,—оно слишком известно всему населению Республики и слишком ярко выразилось в годы гражданской войны. Выдающееся значение Петрограда требует, конечно, наибольшей его обеспеченности от враждебных на него извне покушений. Между тем, Петро-

град находится в расстоянии всего одного суточного перехода от финляндской границы и пяти-шести переходов от эстонской границы. Ведущие к Петрограду морские пути проходят через длинный и узкий Финский залив (длина—240 морских миль, или 420 верст; средняя ширина около 40 миль, или 70 верст), северный берег которого принадлежит Финляндии, а большая часть южного—Эстонии; кроме того, этот морской путь в самом Финском заливе в нескольких местах проходит через узкости (5—10 миль или 8—17 верст шириною) между островами, принадлежащими большей частью Финляндии, а частью — Эстонии. Легко понять, что такой морской путь всегда может быть закрыт для нас нашими соседями на Финском заливе, в случае их враждебного к нам отношения.

Принимая во внимание политическую слабость и экономическую несамостоятельность и Финляндии, и Эстонии, находящихся в фактической зависимости от крупных капиталистических государств Запада, мы всегда должны ожидать, что оба этих малых государства могут стать их орудиями для вооруженного нападения или давления на Советскую Россию. Только действительная возможность и готовность вооруженных сил Республики противопоставить нападению должный отпор—сможет удержать их от нарушения мирных к нам отношений и предпочесть проистекающие из этих отношений экономические выгоды, которые обусловливаются, с одной стороны, взаимным их товарообменом с Советской Россией (в чем, главным образом, заинтересована Финляндия)

и, с другой стороны, транзитными доходами, получаемыми за провоз через их порты и железнодорожные пути товарообмена России с другими странами (в чем, главным образом, заинтересована Эстония, принадлежащий которой Ревельский порт играет большую роль, особенно зимой, во внешней морской торговле России).

Территория Финляндии представляет из себя исключительно пересеченную местность, — страну «тысячи озер», многочисленных рек, водопадов, лесистых горных хребтов, болот и т. п., — словом, страну, в высшей степени неблагоприятную для военных действий большой армии. Пути снабжения и сообщения такой армии с ее тылом будут всегда подвержены ударам партизанских отрядов, превосходно знакомых с местностью; каждый горный хребет или лощина, каждая озерная система, каждое болото — явятся серьезными препятствиями для наступающей армии, наоборот, дадут много преимуществ обороне. Россия, на протяжении последних 200 лет, дважды завоевывала Финляндию, но оба раза — со стороны ее морского побережья; русские войска сперва продвигались по берегу, овладевали им, а затем уже, базируясь на него, постепенно распространяли свое владычество внутрь страны. Но перед Советской Россией, ведь, вовсе и не лежит задача завоевания Финляндии; Республика наша первая провозгласила и вполне искренно осуществляет на деле принцип «самоопределения народов». Советская Россия стремится лишь к обеспечению мирных отношений к ней ее соседей; и в этих только видах, как выше было выяс-

нено, она должна обладать средствами для надлежащего отпора любого из ее соседей, в случае если он решится на враждебное нападение, например, на Петроград, или вздумает прервать ведущие к нему морские пути.

Продвижение войск по морскому побережью представляет больше затруднения и опасности, без содействия своего флота и, становится почти невыполнимой операцией в присутствии у этого побережья неприятельского флота. Фланги продвигающейся вдоль морского побережья армии находятся всегда под угрозой обстрела их с моря крупнокалиберной корабельной артиллерией: сухопутные сообщения продвигающейся по побережью армии со своей страной могут быть прерваны и со стороны сущи, и высадкой десантных отрядов у нее в тылу; каждая впадающая в море река или вдающийся в материк заливчик—могут явиться серьезной преградой для армии, не поддержанной флотом. Совершенно меняется дело, если продвижение по морскому побережью армии непрерывно поддерживается господствующим в море флотом: армия приобретает, для сообщений со своей страной, обеспеченный, удобный и большой провозоспособности морской путь; иначе говоря—тыл ее обеспечен; ни реки, ни морской заливчик не являются препятствием для ее наступления; приморский фланг неприятельской армии сбивается артиллерийским огнем флоса,—что дает громадные тактические преимущества наступающей армии.

Из сказанного легко заключить, что только боеспособный Красный Флот, господствующий в Фин-

ском заливе, может, в случае нападения на нас Финляндии, облегчить продвижение Красной Армии вдоль морского побережья Финляндии. Сознание такого положения и соотношения в силах—лучше всего поддержит в руководящих сферах Финляндии миролюбивое к нам настроение.

Такое же значение боеспособный Красный Флот будет иметь и в отношениях наших с Эстонией. Хотя сама территория Эстонии представляет несравненно более удобные местные условия для военных операций вторгнувшейся в нее армии, чем Финляндия, но, во первых, в случае нападения на нас Эстонии, нашей Красной Армии прежде всего придется преодолеть сильную, по своим природным свойствам, оборонительную позицию по р. Нарове и Чудскому озеру; во вторых, наступление Красной Армии в приморских районах, без поддержки флота, представляет опасную операцию, которой всегда будет угрожать переброска в тыл сильных частей через Финский залив,—с северного его берега, из Финляндии, или же даже из самой Эстонии.

Итак, наличие у Советской России боеспособного Красного Балтийского флота, господствующего в Финском заливе, дает нашей Республике возможность обеспечить мирные отношения к ней Финляндии и Эстонии, что в свою очередь, во первых, обеспечивает Петроград от постоянно висящей над ним угрозы вражеского нападения, а во вторых, обеспечивает ведущие к Петрограду по Финскому заливу морские пути.

Морские силы, которыми обладают сейчас Финляндия и Эстония, ничтожны и Красному Балтий-

скому флоту, в настоящем его состоянии, легко обеспечить, в случае войны с ними, свое господство в Финском заливе. Соотношение в силах много не изменится, если к эстоно-финскому флоту присоединят свои морские силы Латвия и Польша. Даже присоединение к ним шведского флота не сделает еще задачу для нашего Красного флота невыполнимой. Но это счастливое для нас положение Красного флота, как сильнейшего на всем Балтийском море, не дает нам еще никакого права относится с презрением к своим соседям. Если наш Красный Балтийский флот не будет непрерывно поддерживать и совершенствовать свою боеспособность, то даже слабые морские силы его соседей будут в состоянии нанести ему внезапный серьезный удар. Кроме того, то содействие его операциям Красной Армии, о котором мы говорили выше и которое и делает из Красного Флота серьезный фактор, обеспечивающий Республике мир на Финском заливе, потребует от него, в случае войны, ряда трудных операций против неприятельских берегов, которые выполнимы только при наличии высокого искусства у личного состава Красного Флота и надлежащего его снабжения всеми необходимыми для этих операций средствами. Наконец, наши соседи, при всей их экономической бедности, смогут изыскать или получить от своих могущественных покровителей, средства для усиления своих морских сил и прибрежной обороны; мы должны, поэтому, с неослабным вниманием следить за состоянием и развитием морских сил у прибалтийских государств и, соответственно

им, совершенствовать и развивать боевые средства Красного Флота.

Нам могут возразить, что мы не предусматривали, в изложенных нами сейчас соображениях, возможности выступления против нас в Финском заливе сильного флота, составленного из морских сил одной или нескольких, враждебных нам, капиталистических держав. Конечно, такое выступление всегда возможно и, в своих соображениях о возможных будущих боевых операциях Красного Балтийского флота, мы непременно должны его предусматривать. В этом случае роль нашего флота совершенно ясна и задача его становиться не менее важной для обороноспособности Республики: Балтийский флот наш должен быть настолько силен и боеспособен, и средства прибрежной обороны (береговые укрепления, воздушный флот и мины заграждения) должна быть настолько подготовлены и организованы, чтобы Красный Флот, усиленный прибрежной обороной, был бы в состоянии преградить доступ к нашему берегу Финского залива и к Кронштадту—значительно его превосходящих неприятельских морских сил.

Не питая никаких агрессивных (захватнических, завоевательных) намерений, исключительно в целях активной обороны Советской Республики, следует обеспечить развитие беспособности Красного Флота, путем пополнения его новыми боевыми единицами, в зависимости от реальных возможностей нашей промышленности.

Развитие Красного Балтийского флота, конечно, позволит значительно расширить его задачи, — что

еще более увеличит его ценность для Советской России. Господство Красного Флота на всем Балтийском море и способность его преградить вход в это море извне морским силам западных капиталистических держав—явилось бы наилучшим способом, с одной стороны, обеспечить столь важные для нас морские сношения с Германией и другими прибалтийскими странами, и, с другой стороны, обеспечить мир со всеми, вновь образовавшимися на северной и западной границах наших, государствами.

Сознавая полную зависимость своих морских сообщений с западными державами от отношений своих к Советской России, наши соседи, конечно, были бы преисполнены самыми миролюбивыми к нам чувствами, так как воевать с Российской Республикой, лишенные возможности получать морем военное снабжение от своих могущественных покровителей, ни одно из этих новых государств,—были бы не в состоянии. Собственная промышленность во всех этих государствах слишком для этого мало развита; заготовить заранее, еще в мирное время, такой запас военного снабжения, которого хватилобы на всю войну,—является, при современной войне и чудовищных расходах во время нее, всякого рода военного и боевого снаряжения и снабжения,—делом совершенно несбыточным; сухопутный же путь для военного снабжения этих государств, через Германию или Австрию—является слишком необеспеченным при настроениях на западе рабочих масс, чтобы на нем можно было основывать способность воевать. Необходимо заметить, что

и сейчас, при настоящем составе и состоянии Красного Балтийского флота, эта видная задача— прерывать, в случае войны, морские сообщения окраинных государств,—может и будет, конечно, частично выполняться,—что еще более поднимает важное значение для Советской России Красного Балтийского флота.

б) Белое море и Ледовитый океан.

Архангельск и другие порты на побережьи Белого моря, хотя и имеют большое значение, как вывозные порты для богатой лесом северо-восточной части Европейской России, и как порты для поддержания морских сообщений с устьями больших Сибирских рек (лучший путь для вывоза из Сибири хлеба, масла, пушнины и проч.),—но это значение их в значительной степени умаляется долгим закрытием этих портов для плавания, вследствие покрытия льдом Белого моря (продолжительность ледостава в Белом море 6—7 месяцев в году).

Западная часть принадлежащего России побережья Ледовитого океана (так называемое, Мурманское побережье), вследствие влияния подходящего к ней теплого океанского течения (Гольфштрема), не замерзает и круглый год открыта для плавания. Мурманское побережье обладает несколькими, хорошо закрытыми и удобными для стоянки в них морских судов, бухтами, из которых лучшей и самой большой является глубоко вдающийся в материк Кольский залив. Этот залив

обладает всеми необходимыми свойствами для устройства в нем первоклассного океанского порта для международной торговли. Зародышем такого порта можно считать город Мурманск, соединенный построенным, во время мировой войны, железнодорожным путем с Петроградом и со всей вообще Российской сетью железных дорог.

Мурманский порт, прежде всего, имеет большое самостоятельное значение, обусловливаемое, во-первых, близостью его к норвежским портам; во-вторых,—расположением его в центре богатейших рыбных промыслов; в-третьих, как вывозного порта для богатой лесом и другими естественными богатствами Карелии. Незамерзаемость Мурманска дает возможность направлять в зимнее время через него весь торговый путь, идущий летом через Архангельск. Значение Мурманска (и, в меньшей степени, Архангельска) приобретает еще более важное для нас значение, если принять во внимание легкую возможность для врагов Советской России закрыть для нее выходы из Балтийского моря в океан.

Как раз такое положение имело место во время мировой войны, когда плавание по Балтийскому морю и выход из него в океан был закрыт для наших коммерческих судов, вследствии преимущества в силах германского флота над нашим; закрылся также для нашей морской торговли, во время мировой войны, и выход из Черного моря, так как проливами, соединяющими это море со Средиземным, владела находившаяся в войне с нами Турция.

Таким образом, поддерживать сообщение с нашими бывшими союзниками и вообще со всем внешним миром возможно было только через Мурманское и Беломорское побережье, либо через Сибирь и Владивосток; последний путь был слишком длинным, — почему главное направление наших внешних сношений, во время мировой войны, шло через Архангельск и Мурманск (для чего и была срочно, во время войны, выстроена, с громадными затратами и затруднениями, Мурманская железная дорога). Только благодаря этому, Россия сохранила для себя возможность получать от своих бывших союзников недостававшие ей вооружение и боевое снабжение,—без чего она в скором времени оказалась бы в невозможности продолжать войну, из-за недостаточного развития собственной промышленности.

Характерно также отметить, что, как только, во время гражданской войны, в руки Советской России перешли Беломорское и Мурманское побережья,—была пробита первая брешь в блокаде, которой пыталась задушить Республику Советов Антанта; первые иностранные пароходы появились в Мурманске и из этого же порта вышли в заграничные порты первые наши пароходы. Выходы из Балтийского и Черного морей могут оказаться закрытыми для нас и в будущем, а потому значение Мурманска и Архангельска всегда будет велико для Республики.

Обеспечить морской вооруженной силой наши океанские сообщения с внешним миром через Мурманск и Архангельск,—в случае войны с великими

морскими державами,—мы конечно не в состоянии. Ни соответствующей для такой громадной задачи морской силы, ни необходимой для нее базы на Мурманском побережьи,—мы конечно еще долго будем не в силах создать. Но мы должны быть в состоянии обеспечить от захвата и уничтожения нашими врагами наши портовые сооружения и склады в Мурманском порту и вообще в Кольском заливе; мы должны быть способными обеспечить океанские пути наши от покушений со стороны малых государств,—мы должны, кроме того, располагать в Мурманских водах достаточной вооруженной силой, чтобы в мирное время охранять принадлежащие здесь Советской России богатейшие рыбные промыслы от иностранных хищников. Вот—скромные, посильные для Республики, но имеющие большое для нее значение, задачи для Красной флотилии Ледовитого океана.

Морской путь через Мурманск уязвим не только со стороны океана, но, на большом протяжении, и со стороны сухого пути. Мурманская железная дорога, являющаяся частью этого пути, в двух местах приближается к финляндской границе на расстояние 40—60 верст. Недавние события в Карелии показали нам всю опасность этого обстоятельства. Защита всего железнодорожного Мурманского пути непосредственно сухопутной вооруженной силой—явилась-бы непроизводительной затратой этих сил. Гораздо более действительным средством для обеспечения Мурманской железной дороги от враждебных покушений со стороны Финляндии является

боеспособный Красный Балтийский флот, который, как мы видели, является сильным фактором для удержания Финляндии от всяких, против Советской России, враждебных выступлений.

в) Черное море.

Черное море является главным путем для внешнего товарообмена всей южной половины Российской Советской Федерации, столь богатой продуктами добывающей промышленности. Хлеб, скот, нефть, соль, донецкой уголь—представляют громадной ценности рессурсы для заграничной нашей торговли; и естественным путем для их вывоза является Черное море, в которое впадают такие богатые речные пути, как Днепр и Дон (последний через Азовское море), охватывающие своими водными системами почти всю южную половину России. На побережьи Черного и Азовского морей расположены такие крупные коммерческие порты, как Одесса, Николаев, Херсон, Феодосия, Мариуполь, Новороссийск, Батум. Трудно переоценить будущее мировое значение наших экономических сношений с внешним миром через Черное море.

Основным и серьезным недостатком наших черноморских торговых путей является то обстоятельство, что все они проходят из Черного в Средиземное море, последовательно через узкие пролива—Босфор и Дарданеллы. Государство, владеющее этими проливами, или располагающее большой морской силой в Средиземном море, легко может закрыть для нас черноморские пути.

Громадная протяженность принадлежащих Советской Федерации берегов Черного моря делает чрезвычайно трудной задачу обороны всего этого побережья от неприятельского вторжения через море. Одной сухопутной вооруженной силой такая задача, как мы это уже знаем, вообще невыполнима. Черноморский флот наш, чтобы быть в состоянии защитить морские подступы к нашим берегам на этом море, должен быть такой силы, чтобы быть в состоянии оспаривать господство на Черном море у любого вражеского флота, могущего в него войти, через проливы, из Средиземного моря. Вполне понятно, что создать в ближайшем будущем такой силы флот на Черном море и надлежаще оборудовать соответствующую ему базу, — Советская Федерация не может. Ключем защиты нашего черноморского побережья от неприятельского вторжения из Средиземного моря является Босфор.

Старая, императорская Россия, в целях обеспечения защиты черноморского побережья, стремилась, на протяжении почти всего двухвекового периода своей истории, к овладению Босфором. Когда развитие наших экономических сношений с Европой через Черное море столь-же остро поставило вопрос об обеспечении выхода наших черноморских торговых путей в Средиземное море, — императорская Россия распространила свои притязания и на Дарданеллы. Босфор — ключ от входа в Черное море, Дарданеллы — ключ от выхода в Средиземное море, должны принадлежать России, — вот краткая формула бывшей российской императорской политики

на Ближнем Востоке. Соответственно этой политике определялась и основная задача старому Черноморскому флоту, который должен был быть в состоянии, при наличии благоприятных политических обстоятельств, внезапно выбросить большой десантный корпус у Босфора, овладеть при помощи этого корпуса им и Константинополем и затем занять с тылу Дарданеллы, — раньше, чем флот какой-либо иностранной державы мог-бы этому помешать. Мировая война, на непосредственном боевом опыте, показала необоснованность подобных проектов; обороноспособность Турции в проливах оказалась гораздо сильнее, чем это думали до войны; о Дарданельские укрепления разбились гораздо большие силы англо-французского флота, чем наш старый Черноморский флот.

Великая Российская Революция, положившая конец императорской власти в России, положила конец и ее политике. Советская Россия, не питая никаких агрессивных замыслов по отношению к своим соседям и, в частности, по отношению к черноморским проливам, проводит в отношении последних твердую политику, имеющую целью не допустить, чтобы Дарданеллы и Босфор могли стать путем для вторжения в Черное море сильного флота капиталистической державы, замыслившей нападение на берега наши или дружественных Р. С. Ф. С. Р. государств черноморского побережья.

Главнейшей же, непосредственной задачей Красного Черноморского флота является оборона морских границ Советской России с юга.

Сильный Черноморский Красный флот явится, в отношениях наших с южными соседями, очевидно, таким-же действительным фактором для поддержания мира, как Балтийский Красный флот— в отношениях, наших с прибалтийскими малыми государствами.

г) Каспийское море.

Значение для Советской России Каспийского моря определяется, во первых, тем, что оно представляет водный путь, соединяющий Волгу с центром нашей нефтяной промышленности — с Баку; во вторых, по нему проходят морские пути для торговых сношений Советской России с Персией.

Задачей Каспийской Красной флотилии и является, поэтому, обеспечение, в полной мере, столь важного значения для нас этого моря. Гражданская война показала возможность появления на этом закрытом море, или на его берегах, враждебных нам сил; возможность эта не исключена и впредь, так как нефть в настоящее время является слишком большим соблазном для вожделений капиталистического мира. Задачей Каспийской Красной флотилии и является предупреждение такой, крайне нежелательной для Советской России возможности.

д) Тихий океан.

Занятие братской и союзной Советской России Дальневосточной Республикой Владивостока открывает Федеративной Республике Советов выход к бе-

регам Тихого океана. Но политическая и военная обстановка на Дальнем Востоке слишком еще сейчас не ясна, чтобы говорить пока о наших морских задачах в водах Дальнего Востока.

Заканчивая на этом наш беглый обзор задач Красного Флота на прилегающих к Советской России морях,—мы видим, что на всех этих морях Красный Флот является необходимым средством для обеспечения столь важных для нашей Республики мирных к ней отношений со стороны капиталистических государств. Сознавая столь важную и необходимую для восстановления хозяйственной жизни и промышленности Советской России задачу Красного Флота, каждый рабочий, крестьянин и красноармеец должны стремиться всячески помочь и облегчить Республике начатую ею трудную и сложную работу над восстановлением ея морской силы на всех прилегающих к ней морях.

Б. Жерве.

12/XI—1922 г.

Редакционно-Издательским Отделом Морского Комиссариата

ОТКРЫТА ПОДПИСКА

на первое полугодие 1923 года.

1) на старейший военно-морской научный журнал

75-й г. изд. **„МОРСКОЙ СБОРНИК“** 75-й г. изд.

подписная цена на полгода (в зол. руб.).

Без доставки: для военмор.—2 р. 50 к., для пр. подписч.—3 р.
С доставкой: для военм.—3 р., для пр. подписч.—3 р. 50 к.
Цена отдельного ординарн. номера: для военморов—50 к., для прочих граждан—60 к.

2) на военно-морской популярно-политический журнал

2-й г. изд. **„КРАСНЫЙ ФЛОТ“** 2-й г. изд.

подписная цена на полгода (в золотых руб.).

Без доставки: для военм.—2 р., для пр. подписч.—2 р. 50 к.,
С доставкой: для военм.—2 р. 50 к., для пр. подписч.—3 р.
Цена отдельного ординарн. номера: для военморов—40 к., для прочих граждан—50 к.

Перевод золотых рублей в дензнаки производится по официальному курсу специальной Котировочной Комиссии, публикуемому в официальных газетах на 1-е и 15-е число месяца подписки.

Подписка принимается:

1) **В Петрограде.** Книжный скл. Редиздата Моркома. Зд. Гл. Адмиралт., против б. Зимн. Дворца. 2) **В Москве.** Моск. Отд. Редиздата Моркома. Полянка, 44. 3) **По всей Р. С. Ф. С. Р.** переводами по почте.

Примечание. При переводе по почте подписной платы днем подписки считается день сдачи денег на почту. Переводы надлежит адресовать исключительно по вышеуказанному Петроградскому адресу.

ТАМ ЖЕ

ПРИНИМАЕТСЯ ПОДПИСКА

на газету

„КРАСНЫЙ БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ“

Цена на январь мес. с доставкой для военморов и учрежд. Моркома—800 р. Для прочих подписч.—1000 р. Без доставки—для всех на 200 р. дешевле. Отдельный № 30 р.